Juristische Wochenschrift

Herausgegeben vom Deutschen Anwaltverein.

Schriftleiter:

Justizrat Dr. Julius Magnus, Berlin, Rechtsanwalt Dr. Heinrich Dittenberger, Leipzig

unter Mitwirkung von Rechtsanwalt Dr. Max Hachenburg, Mannheim.

Verlag: W. Moeser Buchhandlung, Inh.: Oscar Brandstetter, Leipzig C 1, Dresdner Straße 11/13.

Fernsprecher Sammel-Nr. 72566 / Drahtanschrift: Imprimatur / Postscheckkonto Leipzig Nr. 63673.

Die JW. erscheint wöchentlich. Bezugspreis monatlich M. 4.50; Einzelhefte kosten den halben Monatsbetrag. Für Studenten, Referendare und Assessoren im Vorbereitungsdienst ist ein Vorzugspreis von monatlich M. 3.— festgesetzt; Auskunft hierüber erteilt der Verlag. — Der Bezug erfolgt am zweckmäßigsten durch die Post, doch nehmen auch die Buchhandlungen und der Verlag Bestellungen an. Beschwerden über mangelhafte Zustellung sind bei Postbezug ausschließlich bei der Post anzubringen.

Für den Deutschen Anwaltverein sind Zuschriften nach Leipzig C 1, Nikischplatz 3, Zahlungen auf Postscheckkonto Leipzig 10102 zu richten.

Weltluftverkehrsabkommen.

Von Syndikus der Deutschen Lufthansa Dr. Hermann Döring, Berlin.

Als am 13. Okt. 1919 im Anschluß an den Friedensvertrag von Versailles das die wichtigsten internationalen Fragen des öffentlichen Luftrechtes regelnde Pariser Luftverkehrsabkommen[1]) von den alliierten und assoziierten Mächten gezeichnet wurde, glaubte man bei den zeichnenden Staaten, daß damit ein Weltvertrag zustandegekommen sei, dem alle noch außenstehenden vorher feindlichen oder neutralen Staaten, insbes. auch Deutschland, in kürzester Zeit zustreben würden, um an dem Weltluftverkehr teilnehmen zu können. Dementsprechend glaubte man sogar, für die bisher feindlichen Staaten besonders erschwerte Aufnahmebedingungen vorschreiben zu können. Ihre Aufnahme sollte nur zulässig sein, wenn sie Mitglieder des Völkerbundes geworden sind oder bis zum 1. Jan. 1923, wenn der Beitritt die Zustimmung der alliierten und assoziierten Mächte findet, nach diesem Zeitpunkte, wenn er von mindestens 3/4 der Signatar- und beigetretenen Staaten gebilligt wird (Art. 42). Bei den Staaten, die am Weltkriege nicht teilgenommen haben, genügt einfache Anzeige (Art. 41).

Man hatte sich getäuscht. Gerade die Vertragsbestimmungen, die Deutschland vom internationalen Luftverkehr ausschließen sollten, wurden zum Anlaß, daß die meisten Neutralen dem Vertrage gleichfalls fern blieben, weil sie auf einen ungehinderten Luftverkehr mit Deutschland nicht verzichten wollten. Sodann aber wurden auch die ehemaligen Gegner Deutschlands selbst, voran England, genötigt, mit Deutschland und neutralen Staaten Sonderabkommen abzuschließen, um mit ihnen in Verkehr treten zu können. Man hatte zwar im Pariser Abkommen versucht, auch in dieser Beziehung einen Riegel derart vorzuschieben, daß kein Vertragsstaat, außer mit besonderer und zeitweiliger Ermächtigung, Luftfahrzeugen, die nicht die Staatsangehörigkeit eines der Vertragsstaaten besitzen, den Verkehr über seinem Gebiete gestatten durfte (Art. 5 alter Wortlaut). Diesen Riegel mußte man aber schließlich bereits i. J. 1922[2]) durch eine Neufassung des Art. 5 wieder beseitigen, da er sich für die Vertragsstaaten selbst mit Rücksicht auf das gemeinsame Fernbleiben Deutschlands und der meisten neutralen Staaten als Hemmnis erwies.

Der italienische Minister Giannini hat gelegentlich der 4. Luftfahrtkonferenz in Rom i. J. 1927 sehr bezeichnend ausgesprochen, daß der größte Mangel des Pariser Luftverkehrsabkommens in seiner Geburtsstunde und den daraus sich ergebenden Einflüssen liege. Dieser Mangel führte die erste Zersplitterung besonders innerhalb der europäischen Staaten herbei, von denen bis heute außer Deutschland Albanien, Danzig, Estland, Finnland, Lettland, Litauen, Luxemburg, Memel, Norwegen, Österreich, Rußland, die Schweiz und Ungarn dem Abkommen fern blieben und sich durch Einzelstaatsverträge miteinander verbanden.

Ein zweiter, ebenso großer Fehler lag in der engen Anlehnung an den Völkerbund (Art. 37, 42). Besonders die amerikanischen Staaten haben das Abkommen wohl gezeichnet; fast alle, und unter ihnen die Vereinigten Staaten von Amerika, lehnten aber später die Ratifizierung ab, wohl vornehmlich deswegen, weil sie dem Völkerbunde nicht beitraten. Offenbar aus demselben Grunde ist in Europa insbes. Spanien dem Abkommen ferngeblieben. Die hierdurch hervorgerufene Zersplitterung hatte Folgen von noch weittragenderer Bedeutung.

Zunächst schlossen Spanien, Portugal und die spanisch und portugiesisch sprechenden Länder Südamerikas das Ibero-Amerikanische Luftverkehrsabkommen[3]) vom 1. Nov. 1926 ab, wobei man den Wortlaut des Pariser Vertrages im wesentlichen übernahm.

Bereits im nächsten Jahre wurde weiterhin der erste Entwurf eines Pan-Amerikanischen Luftverkehrsabkommens fertiggestellt, der seine gegenwärtige Fassung gelegentlich des Kongresses in Havanna im Februar 1928 erhielt[4]). Auch dieser Entwurf ging von dem Wortlaut des Pariser Vertrages aus, änderte ihn aber bereits in wesentlichen Punkten.

Wir stehen damit drei verschiedenen Staatengruppen gegenüber. Ihnen schließt sich die große Anzahl der Einzelstaatsverträge an, die zwischen den den drei Hauptgruppen fernstehenden Staaten oder zwischen solchen und einzelnen Staaten der Hauptgruppen abgeschlossen wurden.

Der Hauptunterschied zwischen den mehrere Staaten umfassenden Verträgen und den Einzelabkommen liegt darin, daß

[1]) Convention portant Réglementation de la Navigation Aérienne; französischer, englischer, italienischer Text in den von der Commission Internationale de Navigation Aérienne (Cina) herausgegebenen Druckschriften.

[2]) Londoner Protokoll v. 27. Okt. 1922, in Kraft getreten am 14. Sept. 1926.

[3]) Convenio Ibero-Americano de Navigación Aérea (Ciana). Spanischer Text in der „Gaceta de Madrid" v. 23. April 1927.

[4]) Convention on Commercial Aviation; abgedr. in „United States Daily" Nr. 301 v. 27. Febr. 1928.

letztere nur wenige besonders wichtige Fragen des öffentlichen Luftrechtes herausgreifen und regeln, und alles übrige der inneren Gesetzgebung der Vertragsstaaten überlassen. Im übrigen stehen auch die Einzelabkommen zum mindesten nicht im Widerspruch mit dem Pariser Vertrage.

Infolge dieser Einstellung der Einzelabkommen waren die Staaten, die keiner der Hauptgruppen angehörten, genötigt, in ihrer inneren Gesetzgebung auch zu den Fragen Stellung zu nehmen, die international von Bedeutung sind. Wenn wir daher die internationalen Grundlagen des öffentlichen Luftrechtes für ein Weltrecht feststellen wollen, so dürfen wir an diesen Gesetzen nicht vorbeigehen[5]).

Haben sich nach dem Vorhergehenden auch die Grundzüge des Pariser Luftverkehrsabkommens in allen Gruppen- und Einzelverträgen ebenso wie in den nationalen Gesetzen durchgesetzt, so ist doch das Gebäude des Weltvertrages von Jahr zu Jahr mehr ins Wanken gebracht. Die alle umfassende Völkergemeinschaft für die Luftfahrt ist jedenfalls nicht zustande gekommen.

Aber auch die jetzt noch in gewissen Grenzen bestehende Rechtsgleichheit wird mehr und mehr bedroht, da die Gefahr besteht, daß die einzelnen Staatengruppen für die Zukunft eine gesonderte Entwicklung nehmen. So haben der Pariser und der Ibero-Amerikanische Vertrag jeder eine besondere Luftfahrtkommission eingesetzt, der gewisse gesetzgeberische Befugnisse verliehen sind. Da sie unabhängig voneinander arbeiten, so können sie verschiedenartiges Recht schaffen und dadurch weitere Komplikationen hervorrufen. Der Pan-Amerikanische Entwurf sieht zwar eine solche Kommission nicht vor; auch er aber gibt einer widersprechenden Weiterentwicklung durch das Zusammenwirken seiner Vertragsstaaten Raum.

Das Chaos wird dadurch unter Umständen noch verschlimmert, daß mehrere Staaten der einen Gruppe zugleich der zweiten und dritten, zum mindesten aber zwei Gruppen angehören, und daß die Gruppenstaaten sich wieder durch Einzelverträge gebunden haben. Es kann also eintreten, daß ein Staat durch seine Zugehörigkeit zu verschiedenen Staatengruppen auch einer verschiedenartigen Rechtsentwicklung unterworfen wird, aus der er keinen Ausweg findet, wenn er sich nicht entschließen will, seine mehrfache Zugehörigkeit aufzugeben.

Dieser letzte Gesichtspunkt weist aber gleichzeitig vielleicht den Weg zur Einheit. Gerade solche Staaten müssen danach streben, Verschiedenheiten zu verhindern. Dazu kommt der starke Druck, der von der Luftfahrt selbst ausgeht. Sie ist ihrem Wesen nach international, da für die von ihr erreichten Geschwindigkeiten die Grenzen auch des größten Staates, ja Erdteils, schon jetzt vielfach zu eng sind. Diese Erkenntnis dringt immer mehr durch. Juristen und Politiker der besonders interessierten Länder setzen sich bereits seit einiger Zeit für die Zusammenfassung aller Staatsverträge in ein einheitliches Weltluftverkehrsabkommen ein. Dabei darf man sich darüber einig sein, daß insbes. auch das Ibero-Amerikanische Abkommen und der Pan-Amerikanische Entwurf wertvolle Vorarbeiten für ein solches Weltabkommen gewesen sind. Der Pariser Vertrag, der als Kriegskind entstand, als man von einer eigentlichen gewerblichen Luftfahrt überhaupt noch nicht sprechen konnte, braucht sich nicht zu schämen, wenn die späteren Verträge, Gesetze und Entwürfe es verstanden haben, manche Fragen besser zu regeln als er selbst.

Man muß daher bei der Schaffung des Weltabkommens von den Anregungen aller ausgehen und darüber hinaus die von den wissenschaftlichen Organisationen, insbes. der International Law Association, dem Comité Juridique International de l'Aviation, dem Institut de Droit International, der Internationalen Handelskammer und dem deutschen Institut für Luftrecht[6]), geleisteten Vorarbeiten benutzen, ohne die Vorschläge der praktischen Luftfahrt selbst, die u. a. für den planmäßigen Luftverkehr in der International Air Traffic Association und für den Flugsport in der Fédération Aéronautique Internationale zusammengeschlossen ist, zu vergessen.

[5]) Vgl. wegen näherer Einzelheiten meine Ausführungen in „Das Internationale Recht der Privatluftfahrt“ 1927.

[6]) Vgl. die Arbeiten Schreibers, des Leiters dieses Institutes und die von ihm herausgegebene ZLuftR.

Aus den Vorarbeiten und Anregungen aller könnte man etwa zu folgenden Grundsätzen für ein Weltluftverkehrsabkommen gelangen[7] [8]):

1. Die Vertragsstaaten erkennen an, daß jeder Vertragsstaat die vollständige und ausschließliche Staatsgewalt im Luftraume über seinem Gebiete (Lufthoheit) besitzt[9]).

2. Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, Privatluftfahrzeugen der anderen Vertragsstaaten das Recht zum unschädlichen Luftverkehr über seinem Gebiete zu gewähren, wenn die durch dieses Abkommen festgesetzten Bedingungen beachtet werden.

3. Jeder Vertragsstaat hat im Kriegsfalle die Beeinträchtigung der Flugfreiheit durch die Kriegführenden über dem Kriegsgebiete und dem sonstigen der Lufthoheit der kriegführenden Staaten unterliegenden Raume zu dulden[10]). Entsprechendes gilt für den Fall bürgerlicher Unruhen.

4. Jeder Vertragsstaat ist berechtigt, aus militärischen Gründen oder im Interesse der öffentlichen Sicherheit Sperrgebiete festzulegen, ohne daß dabei ein Unterschied zwischen den eigenen Privatluftfahrzeugen, die dem internationalen planmäßigen Verkehr dienen, und denen der anderen Vertragsstaaten gemacht werden darf.

5. Luftfahrzeuge haben die Staatsangehörigkeit des Staates, in dessen Rolle sie eingetragen sind. Eintragungspflichtig sind Luftschiffe und motorisch angetriebene Flugzeuge, soweit sie einen bestimmten Bruttoraumgehalt überschreiten. Flugzeuge mit geringerem Bruttoraumgehalt können auf Antrag eingetragen werden. Vorbedingung für die Eintragung in die Rolle eines Vertragsstaates ist, daß das Luftfahrzeug im Eigentum solcher Personen steht, die in dem betreffenden Staate ihren Wohnsitz[11]) bzw. Sitz haben. Ein Luftfahrzeug kann rechtsgültig nicht in mehreren Staaten eingetragen werden. Eingetragene Luftfahrzeuge erhalten nach gleichen Richtlinien Hoheits- und Eintragungszeichen und, soweit es sich um im planmäßigen Verkehr verwandte Fahrzeuge handelt, die hierfür vorgesehenen besonderen Kennzeichen.

6. Im internationalen Luftverkehr muß jedes Luftfahrzeug mit einem Lufttüchtigkeitszeugnis versehen sein, das von dem Staate, dessen Staatsangehörigkeit das Luftfahrzeug besitzt, nach einheitlichen Richtlinien ausgestellt oder anerkannt ist. Ebenso muß das Betriebspersonal nach solchen Richtlinien Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine besitzen.

7. Besondere Vorbehalte sind zugunsten der einheimischen Luftfahrt statthaft, soweit es sich um die gewerbsmäßige Beförderung[12]) von Personen und Gütern zur Luft zwischen zwei Orten des Staatsgebietes handelt.

8. Planmäßig verkehrende Luftfahrzeuge und ihre Ausrüstung unterliegen nur am Sitze des Luftfahrtunternehmens der Beschlagnahme, Pfändung oder Festhaltung auf Grund einstweiliger Verfügung, Arrestes oder gesetzlichen Zurückbehaltungsrechtes, soweit es sich nicht um Maßnahmen in

[7]) Die Deutsche Landesgruppe der International Law Association hat in der gemeinsam mit dem Com. Jur. Int. de l'Aviation und der Rechtskommission der Wiss. Ges. für Luftf. unter Vorsitz des RGPräs. am 26. Nov. 1928 abgehaltenen Sitzung die Ausarbeitung eines Papers betr. ein Weltluftverkehrsabkommen in Aussicht genommen, das im wesentlichen diesen Gesichtspunkten entsprechen dürfte.

[8]) Eine nähere Formulierung und Begründung der im Nachstehenden enthaltenen Vorschläge ist in meinem Aufsatz „Änderung und Vereinheitlichung der internationalen Grundlagen des öffentlichen Luftrechtes“ in „Luftschau“ 1928 enthalten.

[9]) Diese Lufthoheitsgarantie ist besonders für Deutschland wichtig, dessen Lufthoheit z. B. in den besetzten Gebieten durch Bestimmungen, die unter dem Drucke des Friedensschlusses von Versailles zustande gekommen oder hieraus hergeleitet sind, zur Zeit noch beschränkt ist.

[10]) Grundsatz des Art. 30 des Haager Entwurfes eines Luftkriegsrechtes (1922/23).

[11]) Vorschlag Wegerdts in „Deutschland und das Pariser Luftverkehrsabkommen“ (ZLuftR. Bd. II Heft 1 S. 40). So auch die VO. betr. die Regelung des Luftverkehrs im Saargebiet v. 15. Febr. 1928, § 2 (dauernder Wohnsitz).

[12]) Besonders wichtig ist hier die Behandlung der planmäßigen Luftverkehrslinien, für die auch zwischen den Staaten des Pariser Vertrages Meinungsverschiedenheiten bestehen.

Verfolg einer das Luftfahrzeug belastenden Hypothek handelt und dementsprechende Abmachungen zwischen dem Staate, dessen Staatsangehörigkeit das Luftfahrzeug besitzt, und dem Staate, in dem die Maßnahmen durchgeführt werden sollen, bestehen.

9. Jeder Vertragsstaat ist berechtigt, ein Luftfahrzeug bei Abflug und Landung zu untersuchen und die vorgeschriebenen Urkunden zu prüfen. Die Untersuchung von Unfällen steht grundsätzlich dem Staate zu, in dessen Gebiete sich der Unfall ereignet.

10. Fremde Luftfahrzeuge haben Anspruch auf gleiche Hilfeleistung wie einheimische. Im Falle von Seenot finden die Grundsätze des Seerechts Anwendung. An Stelle des Bergelohnes tritt eine angemessene Entschädigung.

11. Jeder Vertragsstaat erklärt sich bereit, Strafgesetze zum Schutze der Luftfahrt zu schaffen. Die Verfolgung strafbarer Handlungen dieser Art und solcher, die im Luftfahrzeuge während des Fluges begangen werden, wird besonders geregelt.

12. Im internationalen Verkehr müssen Luftfahrzeuge in besonderen Zollflughäfen abfliegen und landen, soweit nicht für planmäßig verkehrende Fahrzeuge Ausnahmen zugelassen sind.

13. Unter der Bezeichnung „Internationale Luftfahrtkommission" wird ein ständiger zwischenstaatlicher Ausschuß gebildet, dem je ein Vertreter der Vertragsstaaten angehört. Jeder Vertragsstaat hat innerhalb der Kommission eine Stimme. Zur Gültigkeit der Beschlüsse ist Dreiviertelmehrheit erforderlich. Außerdem müssen gewisse, im Abkommen besonders zu bezeichnende Staaten ihre Zustimmung erteilt haben. Der Kommission obliegt insbes., gewisse technische Fragen zu entscheiden und weiter zu entwickeln. Ihre Beschlüsse in dieser Hinsicht sind für alle Vertragsstaaten bindend.

14. Für den Fall von Meinungsverschiedenheiten zwischen den Vertragsstaaten über die Auslegung des Abkommens ist ein Schiedsgericht vorzusehen, soweit es sich nicht um technische Fragen handelt, die der Entscheidung der Internationalen Luftfahrtkommission unterliegen.

15. Zum Beitritt sind alle Staaten in gleicher Weise und in gleicher Form zugelassen.

Die zusammenfassende Neuregelung der Haftpflichtgrundsätze für Eisenbahnen, Straßenbahnen, Kraftfahrzeuge und Luftfahrzeuge auf dem 35. Deutschen Juristentag.

Von Rechtsanwalt Dr. Siegfried Wille, München.

Die Zersplitterung dieses Rechtsgebietes erklärt sich zum Teil historisch, aus der Entwicklung des Verkehrs, zum anderen Teil aus der Einschaltung der Landesgesetzgebung, die, mögen seinerzeit auch gute Gründe für sie gesprochen haben, zu einer Vielheit von Lösungen der Haftpflichtfrage für Sachschäden geführt hat, die unter den heutigen Verhältnissen keine Berechtigung mehr hat.

Diese Zersplitterung des Rechtsgebiets, die, wie erwähnt, zum Teil auf unbeabsichtigten, zum Teil auf beabsichtigten, aber nicht mehr berechtigten Ursachen beruht, gab den Anstoß zu dem Gedanken einer formellen Zusammenfassung und gleichzeitig sachlichen Vereinheitlichung der Materie und damit zum Gedanken einer Neugestaltung unter Angleichung an das österreichische Recht.

Von einer ins einzelne gehenden eigenen Entwicklung der Unterschiede, die sich in der Haftpflichtfrage bei den einzelnen Verkehrsformen herausgebildet haben, bitte ich, an dieser Stelle absehen zu dürfen. Auch aus dem, was durch die Entwicklung des Verkehrs als veraltet, überholt und ungerecht erscheint, möchte ich mit Rücksicht auf die Voranstellung des Verhandlungsergebnisses auf dem 35. Deutschen Juristentag nur das Wesentlichste herausgreifen. Der deutsche Gutachter Rechtsanwalt Dr. Wussow, Berlin, bot in einem 48 Druckseiten starken Gutachten eine Fülle beachtenswerter Ausführungen zu dieser Frage, desgl. Prof. Dr. Bartsch, Wien, der dieselbe Materie vom Standpunkt des österreichischen Rechts und der Rechtsangleichung aus behandelte.

Der Grund, sich aus der Gefährdungshaftung zu befreien, ist bei der Eisenbahn neben dem eigenen Verschulden des Verletzten die höhere Gewalt, beim Kraftfahrzeug das unabwendbare Ereignis. Dem Halter des Luftfahrzeugs ist die Entlastung versagt worden. Der Begriff der höheren Gewalt hat in der Rspr. des RG. so strenge Formen angenommen, daß er zu einer Entlastung praktisch kaum mehr führt. Die Ursache muß außerhalb des Betriebs liegen und darf selbst bei Anwendung aller erdenklichen Sorgfalt nicht vermeidbar gewesen sein. Es ist klar, daß Ereignisse, die in einer Großstadt mit einer gewissen Regelmäßigkeit auftreten, als Fälle höherer Gewalt nicht mehr gewertet werden können. Die Straßen- und Kleinbahnen, die als Eisenbahnen i. S. des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes gelten, fühlen sich durch diese Rechtsprechung belastet und streben dieselben Haftungsbefreiungsgründe, wie sie nach dem Kraftfahrzeuggesetz für die Halter von Kraftfahrzeugen gelten, an; deren Ersatzpflicht entfällt dann, wenn das schadenstiftende Ereignis auf einem unabwendbaren Ereignis beruht, oder auf das Verhalten des Verletzten oder dritter, bei dem Betrieb nicht beteiligter Personen oder eines Tieres zurückzuführen ist.

Als Hauptfrage war deshalb die des Haftungsgrades der drei großen Verkehrsgruppen, Eisenbahn, Kraftfahrzeug und Luftfahrzeug zu entscheiden.

Ein weiterer maßgebender Punkt ist die Sachschadenfrage. Für die Eisenbahn ist der Ersatz des Sachschadens, wie schon erwähnt, nicht im Reichshaftpflichtgesetz verankert, sondern der Landesgesetzgebung überlassen worden. Dies hat dazu geführt, daß Sachschäden in manchen deutschen Ländern überhaupt nicht ersetzt werden, und daß eine höchst unzeitgemäße Rechtszersplitterung Platz gegriffen hat.

Eine solche besteht für die drei Verkehrsgruppen in der Frage der Insassenentschädigung. Hier ist der Angriffspunkt der § 8 Ziff. 1 KraftfahrzG., der die Haftung für die Insassen ausschließt.

Im Zusammenhang damit ist die Frage der sog. Abdingbarkeit von Bedeutung. Wenn die gesetzliche Haftpflicht durch Verträge beseitigt werden kann, verliert sie bei dem Zusammenhang der Verkehrsunternehmungen unter sich und ihrer wirtschaftlichen Vertrustung ihren juristischen Wert.

Im übrigen handelt es sich um eine Reihe von mehr oder minder bedeutungsvollen Begleitfragen, um die Begrenzung der Entschädigungsansprüche nach Art und Höhe, um die einheitliche Regelung der Verjährung der Haftpflichtansprüche, der Anzeigeerstattung des Schadensberechtigten, der ergänzenden Heranziehung der allgemeinen Bestimmungen des bürgerlichen Rechts über den Schadensersatz bei unerlaubten Handlungen, wie um den Ausgleich zwischen mehreren Haftpflichtschuldnern.

Zu diesem Fragenkomplex nahm der Juristentag auf seiner 35. Tagung in Salzburg auf Ersuchen der Reichsregierung Stellung. Schon vorher hatte ein lebhaftes Kreuzfeuer der an diesen Fragen interessierten Kreise in der beteiligten wirtschaftlichen Fachpresse, wie auch in juristischen Zeitschriften (vgl. z. B. Sprick im „Deutschen Autorecht", Nr. 15 S. 1 ff.; Theodor Meyer: DRZ. 1928, 193) eingesetzt, das darauf schließen ließ, daß sich die an einer etwaigen Neuregelung der Fragen interessierten Verkehrsunternehmungen und Organisationen an der Behandlung der Frage nachdrücklichst beteiligen würden, und im Kongreßsaal selbst wurden die Hörer mit Druckschriften versehen, in denen die Sprecher einzelner Verkehrsgruppen auf ihre Leitsätze vorbereiteten.

Die Berichterstatter Prof. Dr. Flechtheim, Berlin, und Rechtsanwalt Dr. Martin Isaac, Berlin, verbreiteten sich in eingehenden Referaten über das zu behandelnde Thema. Ihre zum Teil ganz vorzüglichen, von eingehender Sachkenntnis getragenen Ausführungen gipfelten in nachstehenden, hier zum Teil gekürzt wiedergegebenen Leitsätzen:

Flechtheim:

1. Luftfahrzeughaftung. Ihre jetzige Regelung in Deutschland und Österreich ist praktisch noch zu wenig erprobt. Grundsätzliche Änderungen nur zum Zwecke der Vereinheitlichung sind deshalb nicht angezeigt.

2. Es ist nicht angezeigt, die für die Eisenbahn, Straßenbahn und Kraftfahrzeuge geltenden Befreiungsgründe von der gesetzlichen Haftpflicht zu vereinheitlichen.

3. Die gesetzliche Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen ist auf Sachschäden durch Reichsgesetz auszudehnen.

4. Einführung der Insassenentschädigung für die Halter gewerblich benützter Kraftfahrzeuge einschließlich der Reichspost entsprechend dem Vorbild in Österreich.

5. Begrenzung der Schadensersatzpflicht nach dem Grundsatz des § 12 KraftfahrzG. auf Höchstsummen für die Straßenbahn, nicht für die sonstige Eisenbahn.

6. Ausdehnung der gesetzlichen Haftpflicht auf den Ersatz entgangener Dienste entsprechend dem § 845 BGB., dagegen nicht auf den Ersatz von Schmerzensgeld nach § 847 BGB.

7. Ausdehnung des § 5 RHaftPflG. über die Unabdingbarkeit der gesetzlichen Haftpflicht auf die gewerblich benützten Kraftfahrzeuge.

8. Einführung eines Kapitalabfindungsrechts bei Vorliegen wichtiger Gründe für die gesamte Haftpflichtgesetzgebung.

9. Ausdehnung der Verjährungsgrundsätze und der Anzeigepflicht der §§ 14 und 15 des deutschen KraftfahrzG. auf sämtliche Schadensersatzansprüche aus Verkehrsunfällen.

10. Wie bisher ergänzende Haftung nach den allgemeinen Grundsätzen des bürgerlichen Rechts (Vertrag, unerlaubte Handlung).

11. Die interne Haftung mehrerer Haftpflichtschuldner bedarf keiner gesetzlichen Neuregelung.

Isaac:

A.

Grundsätze über die materielle Vereinheitlichung der Haftpflichtgesetze.

1. Die Haftpflichtgesetzgebung hat die Haftpflicht erschöpfend zu regeln.

Nicht nur der Personenschaden (Ersatz für Heilungskosten, vermehrte Bedürfnisse, Beerdigungskosten, Verdienstentgang, entgangener Unterhalt), sondern auch der Sachschaden ist zu ersetzen.

Ferner sind zu ersetzen: Der Schaden für entgangene Dienste, der immaterielle Schaden (Schmerzensgeld) mit entsprechender Begrenzung.

Weitergehender Schadensersatz bis zum Ersatz des vollen Schadens unter Berücksichtigung aller Umstände, insbes. auch der wirtschaftlichen Verhältnisse der Parteien, bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit. Die Würdigung dieser Umstände ist in das Ermessen des Gerichts zu stellen.

Unbeschränkte Haftung der Verkehrsmittelhalter für gesetzliche Vertreter und Beauftragte, also Wegfall des Einwandes der sorgfältigen Auswahl und Aufsicht.

2. Keine Höchstgrenzen bei materiellen Schäden. Ausnahme höchstens bei Kraftfahrzeugen, die nicht dem Massenverkehr dienen.

Bei unverhältnismäßig hohem Schaden soll das Gericht befugt sein, unter Würdigung aller Umstände die Ersatzpflicht angemessen herabzusetzen.

3. Bei allen öffentlichen Verkehrsmitteln einschließlich Kraftdroschke Unfallversicherungszwang in angemessenen Grenzen.

4. Die Zulassung von Verkehrsmitteln ist möglichst von dem Bestehen einer angemessenen Haftpflichtversicherung des Halters abhängig zu machen.

5. Bei mitwirkendem Verschulden des Verletzten hängt die Pflicht zum Ersatz des Schadens und dessen Höhe von den Umständen ab, insbes. von der vorwiegenden Verursachung und dem vorwiegenden Verschulden. Dem Verhalten des Verletzten steht das Verhalten seines gesetzlichen Vertreters und der Personen gleich, die er zur Führung eines Verkehrsmittels oder zu einer sonstigen Verrichtung bestellt hat, wenn das Verhalten in Ausführung der Verrichtung geschehen ist. Das Verhalten von deliktsunfähigen Personen wird nur insoweit berücksichtigt, als das Verhalten eines Aufsichtspflichtigen bei der Schadensentstehung mitgewirkt hat oder die Billigkeit nach den Umständen insbes. nach den Verhältnissen der Beteiligten eine Heranziehung zum Schadensersatz erfordert (Analogie zu § 829 BGB.).

6. Interne Haftung mehrerer Verursacher nach Maßgabe der Grundsätze unter Ziff. 5.

7. Dasselbe gilt, wenn ein Verkehrsmittelhalter durch einen anderen Verkehrsmittelhalter oder durch eine sonstige Person auf öffentlichen Wegen Schaden leidet.

8. Haftpflichtbeschränkungen sind gegenüber entgeltlich oder gewerbsmäßig beförderten Personen, ferner gegenüber Angestellten oder sonstigen dritten Personen unzulässig.

Bei unentgeltlicher, nicht gewerbsmäßiger Beförderung von Nichtangestellten kann die Haftung wegen groben Verschuldens im voraus nicht beschränkt werden. Der Ausschluß der Gefährdungshaftung und der Haftung für einfaches Verschulden gilt im Zweifel als vereinbart.

9. Kapitalabfindungsrecht des Verletzten aus wichtigen Gründen, namentlich, wenn davon nach dem Urteil ärztlicher Sachverständiger eine Beschleunigung der Heilung zu erwarten ist.

10. Ausdehnung der Grundsätze in §§ 14, 15 des deutschen KraftfahrzG. über Verjährung und Anzeigepflicht auf die gesamte Haftpflichtgesetzgebung.

B.

Einzelne Fragen.

1. Luftfahrt. Die Luftfahrthaftpflicht ist noch zu wenig erprobt. Ein abschließendes Urteil ist noch nicht möglich. Ferner sind die Verhandlungen über die Schaffung eines internationalen Luftrechts abzuwarten.

2. Eisenbahn und Straßenbahn.

Die Haftpflicht ist nicht abzuschwächen. Es ist vielmehr zu erwägen, ob nicht die Beseitigung des Einwandes der höheren Gewalt vorzunehmen ist.

Die gesetzliche Haftpflicht der Straßenbahn ist auch auf Sachschäden auszudehnen.

3. Kraftfahrzeuge.

a) Das Massenverkehrsfahrzeug (Omnibus, Kraftlinienverkehr) ist in der Haftung der Straßenbahn gleichzustellen. Auch hier wäre zu erwägen, ob nicht der Einwand der höheren Gewalt beseitigt werden soll.

b) Ausdehnung der Haftpflicht auf gewerbliche oder entgeltlich beförderte Insassen, auf Bedienstete und Beauftragte des Halters, soweit nicht die Sozialversicherung Platz greift.

c) Vorläufig Beibehaltung der Haftungshöchstgrenze für einzelne Fahrzeuge, aber bedeutende Erhöhung derselben.

d) Gleichstellung der Kraftfahrzeuge der Post mit den anderen Kraftfahrzeugen.

e) Gleichstellung der Kraftfahrzeuge mit begrenzter Geschwindigkeit und der Kleinkrafträder mit den anderen Einzelkraftfahrzeugen.

4. Allgemeiner Verkehr auf öffentlichen Straßen.

a) Aufnahme der Verkehrsregelung und Haftpflicht auch für andere Verkehrsmittel in die Kraftfahrzeuggesetze.

b) Erhebung der Straßenverkehrsordnung zum Reichs- bzw. Bundesgesetz.

c) Gleichstellung von Zuwiderhandlungen gegen die Straßenverkehrsordnung mit der Haftung der Einzelkraftfahrzeuge.

Für diese Leitsätze gab Isaac in einer grundsätzlichen Vorbemerkung folgende Begründung: Das Anwachsen der Verkehrsunfälle infolge der zunehmenden Verkehrstätigkeit bedeute eine schwere Schädigung der Allgemeinheit und müsse dazu führen, die Haftpflichtfrage nicht nur nach ihren zivilrechtlichen Grundsätzen (Verschulden, Verursachung, Gefährdung) zu behandeln, sondern vor allem auch nach wirtschaftspolitischen Gesichtspunkten. Die Haftpflicht müsse für jede

dieser Verkehrsformen so weit gehen, als diese für den Unternehmer oder Halter wirtschaftlich tragbar seien, insbes. durch erschwingliche Versicherungsprämien.

Den Kern des Themas beantwortete Isaac dahin, daß die Schaffung eines einheitlichen, die Haftpflicht für alle Verkehrsmittel regelnden Gesetzes zur Zeit nicht angezeigt erscheine.

Es sei dagegen erwünscht und durchführbar, daß das deutsche und österreichische Recht auf dem Gebiet der Verkehrshaftpflicht in den wesentlichen Punkten inhaltlich übereinstimme.

Die mündliche Begründung der Leitsätze erfolgte an der Hand eines reichen Materials. Es kann im Rahmen dieses Berichtes nur auf folgende Punkte hingewiesen werden: Übereinstimmung des Berichterstatters mit dem Gutachter (Wussow), daß die Haftung nicht auf die Gefährlichkeit des einzelnen Fahrzeugs abgestellt werden dürfe. Die Gefahr liege nicht bei der einzelnen Verkehrserscheinung, sondern im Zusammenwirken aller Teile des Verkehrs. Dies spreche für die Gleichstellung des Haftungsgrades bei den drei Verkehrsformen. Außerdem sei aber entscheidend der Gedanke der wirtschaftlichen Tragbarkeit der Haftung durch die Unternehmer. Die Haftungsfrage wachse bei ihrer elementaren Bedeutung über die Schuld und Verursachungsfrage hinaus zu einer sozialen Frage wichtigsten Ranges. Wirtschaftliche Tragbarkeit und soziale Pflicht müßten Grad und Höhe der Haftung bestimmen. Der Ausbau dieser Gedanken als rechtspolitische Gesichtspunkte für die Haftpflichtgesetzgebung Deutschlands und Österreichs hänge mit der Versicherungsfrage auf das engste zusammen.

Es war zu erwarten, daß bei der Vielgestaltigkeit des Themas die Diskussion, zu der sich eine größere Zahl von Rednern gemeldet hatte, zu keinem sehr fruchtbaren Ergebnis führte, zumal die Zeit für die einzelnen Redner außerordentlich beschränkt werden mußte. Aus der Rednerliste sind mit größeren, durch Leitsätze vorbereiteten Referaten hervorzuheben Landgerichtsdirektor Dr. Goltermann, Frankfurt, und Rechtsanwalt Dr. Leopold Katz, Wien. Der erstere legte den Standpunkt der deutschen Reichsbahngesellschaft dar. Ein Bild über den Widerstreit der Meinungen ergab sich bei dem Vergleich der Gutachten mit den Ansichten der Berichterstatter in der Hauptfrage, der Vereinheitlichung des Haftungsprinzips. Die beiden Gutachter waren für Vereinheitlichung, und zwar empfahl der erste Gutachter die Erfolgshaftung eingeschränkt durch den Einwand des unabwendbaren äußeren Zufalls, der andere Gutachter eine Vereinheitlichung auf der Grundlage einer gemilderten Kraftfahrzeughaftung auch für die Eisenbahn. Beide Berichterstatter wandten sich gegen diese Auffassung mit der Begründung, daß in das Luftfahrtrecht nicht eingegriffen werden dürfe, weil es zu neu und unerprobt sei, außerdem einer zwischenstaatlichen Regelung entgegensehe. Ferner würde aber eine Vereinheitlichung der Haftpflicht auf der Basis Automobilrecht eine Verschlechterung des jetzigen Rechtszustandes bedeuten, welche die Zustimmung der gesetzgebenden Faktoren unmöglich finden könne und jedem Rechtsempfinden widerspreche. In diesem Sinn machte sich die Versammlung auch schlüssig. Dies war der einzige Punkt, über den eine Abstimmung erzielt wurde. Im übrigen bestand, auch in den grundsätzlichen Fragen, eine so weitgehende Verschiedenheit der Meinungen, daß die Versammlung zu dem Ergebnis kam, von einer Abstimmung über sämtliche Leitsätze abzusehen. Mit Recht betonte der Berichterstatter in der II. Plenarversammlung, Rechtsanwalt Dr. Isaac, daß es für den Wert der Tagung auf das formelle Abstimmungsergebnis nicht ankomme.

Dagegen wurde ohne förmliche Abstimmung in einer Reihe von Fragen, von denen ich die m. E. wesentlichsten im folgenden hervorhebe, die Einmütigkeit der Versammlung festgestellt: Einführung der Haftung für Sachschäden durch Reichsgesetz, Haftungsansprüche für die beförderten Personen im Rahmen der österreichischen Gesetzgebung, Haftung für entgangenen Verdienst, Unabdingbarkeit, Recht der Kapitalsabfindung nicht nur für den Verletzten, sondern auch für den Haftpflichtigen und vor allem grundsätzlich möglichste Angleichung an das österreichische Recht.

Geheimrat Prof. Dr. Kipp, Berlin, leitete die Versammlung, und die nicht immer sehr einfache gegenseitige Angleichung der Leitsätze und Anträge und ihre Zusammenfassung zu Ergebnissen ist in erster Linie sein Verdienst.

Der Anspruch des Hypothekengläubigers gegen den Gebäudeversicherer nach § 101 VVG.

Von Rechtsanwalt Dr. Wünschmann, Leipzig.

Der Inhalt des § 101 wird durch folgendes Beispiel klar: Wenn der Versicherungsnehmer die Entschädigung nicht fordern kann, weil er den Brand vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht hat, so kann sie dennoch ein Hypothekengläubiger fordern. Es bleibt „ihm gegenüber die Verpflichtung des Versicherers“ in allen Fällen bestehen, in denen der Versicherer durch das Verhalten des Versicherungsnehmers ohne weiteres oder durch Ausübung eines Rücktrittsrechtes frei geworden ist. Welcher Art der Anspruch ist, der in solcher Lage zwischen Realgläubiger und Versicherer besteht, bespricht Hellweg (JW. 1928, 545) im Anschluß an RG. 102, 351 = JW. 1922, 221. Hier wird gesagt: An Stelle der pfandweisen Haftung der Forderung des Versicherungsnehmers ist nach § 101 ein selbständiger unmittelbarer Anspruch der Hypothekengläubiger auf die Versicherungssumme (richtig: Entschädigung) getreten; der Ersteher kann in der Zwangsversteigerung nicht mehr Rechte erlangen, als der bisherige Eigentümer gehabt hat. (So auch OLG. Breslau JW. 1921, 756.) Hellweg stellt danach die Sätze auf: 1. Der Anspruch (gegen den Versicherer) aus § 101 unterliegt nicht der Zwangsvollstreckung gemäß § 20 ZwVG. 2. Der Hypothekengläubiger hat im Falle des § 101 einen besonders gearteten Anspruch auf Entschädigung, und zwar soweit er durch den Versicherungsfall Vermögensschaden erleidet (§§ 1 und 55 VVG.). In dem von ihm angezogenen Schrifttum, in dem Hellweg die Klarheit vermißt, habe ich (Mitteil. f. d. öffentl. Feuerversicherungsanstalten 1915, 288) vor dem Urteile des RG. v. 5. Juli 1921 ausgesprochen: Im Falle des § 101 ist es der Anspruch des Versicherungsnehmers, welcher zugunsten der Realgläubiger (§ 106 VVG.) fortbesteht; die Tatsachen, die den Untergang des Anspruchs für den Versicherungsnehmer zur Folge hatten, sind gegenüber den Realgläubigern ohne diese Wirkung. Betreibt ein solcher Realgläubiger die Zwangsvollstreckung in das Grundstück, so wird die Forderung gegen den Versicherer von ihr ergriffen mit allen Folgen. — Damit ist der Gegensatz gekennzeichnet. Ich konstruiere: Zugunsten der Realgläubiger besteht der untergegangene Anspruch noch, und die Immobiliarzwangsvollstreckung ergreift ihn. RG. und Hellweg konstruieren: § 1127 setzt das Bestehen einer Forderung des Versicherungsnehmers voraus; fällt sie weg, so kann er keine Anwendung finden, es läßt also § 101 VVG. ex lege ein Schuldverhältnis zwischen Hypothekengläubiger und Versicherer entstehen. Vgl. auch die Ausführungen von Kisch in Recht 1913, 763 ff.

§ 101 VVG. kann nicht ohne § 100 betrachtet werden. § 101 sagt, daß in den Fällen der Verwirkung (§§ 12 Abs. 2, 25, 28, 71, 61, 6, 32, 33, 58, 90 VVG.) und in Fällen des Rücktritts (§§ 16—21, 6 VVG.; §§ 4, 6, 7, 9 AVB.) die Verpflichtung des Versicherers gegenüber einem Hypothekengläubiger bestehen bleibt. § 100 sagt, daß gewisse Tatsachen, die eine Beendigung des Versicherungsverhältnisses (§§ 14, 24, 27, 30, 70, 96 VVG; §§ 7, 9. 18 AVB.) oder dessen Nichtigkeit (§§ 51 Abs. 2 und 59 Abs. 3) zur Folge haben, gegen den Hypothekengläubiger, der sein Recht angemeldet hat, nicht oder erst nach Zeitablauf wirken. Ähnlich drückt sich § 1128 BGB. (vgl. § 99 VVG.) aus, indem er sagt, daß eine

Zahlung des Versicherers an den Versicherungsnehmer unter Umständen befreiende Wirkung den Realgläubigern gegenüber nicht hat. Ich stelle alle diese Vorgänge gleich. Denn wenn nach §§ 100, 1128 die Wirkung rechtsvernichtender Tatsachen zugunsten der Hypothekengläubiger nicht eintreten soll, so bleibt eben auch in diesen Fällen ihnen gegenüber die Verpflichtung des Versicherers bestehen. Es kann in allen angeführten Fällen vom Gesetze nur eine gleiche Wirkung bezweckt sein, der Schutz des Hypothekengläubigers, der sich auf das Bestehen der Gebäudeversicherung verlassen hat. Der gleiche Zweck der Vorschriften, die gleiche wirtschaftliche Lage im Verhältnis der Beteiligten zueinander, das gleiche Bedürfnis nötigen, auch in allen diesen Fällen dieselbe Konstruktion anzunehmen, während das Gesetz einen anderen Weg wählt im Falle des § 103 VVG.

Der Fall des § 1128, in dem der Versicherer dem Realgläubiger gegenüber nicht frei wird, wenn er ohne dessen Zustimmung an den Versicherungsnehmer zahlt, ist keine außergewöhnliche Erscheinung. Gleichartige Vorschriften finden sich in §§ 407—409, 1077, 1281, 1276 BGB. und §§ 15, 25 HGB. und in manchen anderen Fällen, wo ein Rechtsgeschäft zwar für die an ihm Beteiligten wirkt, die Rechte eines Dritten aber nicht beeinträchtigen kann. Diese relative Wirkung rechtserheblicher Tatsachen ist im allgemeinen Teil des BGB. nur in § 135 erwähnt, aber unzweifelhaft eine anerkannte und beständig gehandhabte (vgl. z. B. OLG. 31, 358). Im Rechte der Schuldverhältnisse tritt sie insbes. auf, wo sich nicht nur ein Gläubiger und ein Schuldner gegenüberstehen, sondern Dritte in das Schuldverhältnis einbezogen sind. Der Inhalt der relativen Wirkung ist stets, daß die rechtserhebliche Tatsache für einen dritten Beteiligten als nicht eingetreten gilt oder — so meist im Sachenrecht —, daß sie nur für einen oder mehrere eingetreten gilt, für alle anderen nicht (so auch in dem sehr interessanten Fall § 100 Abs. 3 VVG.; § 135 BGB.). Nicht nur relative, sondern absolute Wirkung tritt ein in den Fällen originären Rechtserwerbes auf Grund des guten Glaubens. — Ist eine Zahlung nur mit relativ beschränkter Wirkung ausgestattet, wie im Falle des § 1128, so kann der Gläubiger, gegen den sie wirkt, z. B. der Versicherungsnehmer, den Anspruch nicht mehr erheben, sein Anspruch ist erloschen. Trotzdem kann der Dritte, hier der Realgläubiger, fordern, daß ihm gegenüber der Anspruch noch als bestehend anerkannt wird, daß er so gestellt wird, wie wenn der Anspruch des Versicherungsnehmers noch bestände. Mehr aber kann der Realgläubiger nicht verlangen. Es geht also über Zweck und Ziel hinaus, wollte man einen neuen aus dem Gesetze geborenen Anspruch des Realgläubigers gegen den Versicherer aufstellen. Man würde auch nach dem Inhalte eines solchen Anspruchs vergeblich suchen. Es kann doch gar kein Zweifel sein, daß der Realgläubiger aus § 1128 nach der Zahlung an den Versicherungsnehmer nur dessen Anspruch geltend machen kann, nicht mehr und nicht weniger, als diesem zustand. Er kann ihn auch nur als den Anspruch des Versicherungsnehmers geltend machen, als fremden, aber kraft des eigenen Rechts mit allen Beschränkungen, die sich aus diesem Rechte ergeben. Es ist nicht nur überflüssig, sondern unrichtig, zu behaupten, der Anspruch des Versicherungsnehmers sei erloschen, könne deshalb vom Realberechtigten nicht mehr geltend gemacht werden, dieser könne nur einen neuen Anspruch haben. Denn will man nicht ins Leere greifen, so muß man dem Rechte des Realgläubigers genau den Inhalt geben, den es hatte, als der Anspruch des Versicherungsnehmers noch bestand, also diesen Anspruch als bestehend behandeln, nicht einen anderen.

Was für den Fall des § 1128, der §§ 1071, 1077, 1281, auch 876 BGB. gilt, muß schon nach dem Wortlaut des Gesetzes auch für §§ 99, 100 VVG. richtig sein. Trotz des Unterschiedes der Fassung kann auch für § 101 nicht anders konstruiert werden, weil jeder Grund fehlt, hier eine andere Wirkung anzunehmen. Überdies ist auch hier im Wortlaut („gegenüber einem Hypothekengläubiger" vgl. §§ 135, 405) die Relativität der Wirkung deutlich zum Ausdruck gebracht. Es wird in der Anwendung des § 101 kaum je ein Zweifel sein, daß es der Anspruch des Versicherungsnehmers mit allen seinen angeborenen Schwächen ist, der zugunsten des Realgläubigers geltend gemacht wird. Sein Inhalt ist nicht aus dem Gesetze herauszulesen, sondern steht vollständig und ausschließlich geschrieben im Versicherungsvertrag zwischen Versicherer und Versicherungsnehmer. Jener hat alle Einwendungen aus dem Verhältnisse zum Versicherungsnehmer, nur nicht diejenigen, die nach §§ 100, 101 dem Realgläubiger nicht entgegengesetzt werden können. Der Anspruch des Versicherungsnehmers, wie er ohne die nur gegen diesen wirkenden Tatsachen diesem zustehen würde, begründet die Verpflichtung des Versicherers, die gegen die Realgläubiger fortbesteht. Die Realgläubiger haben Anrecht nur auf diesen einen Anspruch, es hat nicht etwa jeder Realgläubiger einen eigenen, von dem anderen unabhängigen Anspruch gegen den Versicherer. Es entscheidet der Rang, wie die Realgläubiger diesen einen noch vorhandenen Anspruch aus dem Versicherungsvertrage im Verhältnis zueinander in Anspruch nehmen können. Die Auffassung, daß der Realgläubiger nach § 101 einen selbständigen unmittelbaren Anspruch erhielte, ist schlechthin unverträglich mit der Tatsache, daß nur der Anspruch des Versicherungsnehmers und dieser nur einmal und daher von den Realgläubigern nur nach Maßgabe ihres Rangverhältnisses gegen den Versicherer erhoben werden kann. Es ist möglich, daß der Anspruch nur zugunsten einzelner Realgläubiger, nicht aller, bestehen geblieben ist. Dann ist der Anspruch frei von dem Rechte der Realgläubiger, die die Tatsache gegen sich gelten lassen müssen. Z. B.: der Versicherer zahlt 30000 ℳ an den Versicherungsnehmer, nachdem die erste Hypothek von 30000 ℳ der Zahlung zugestimmt hat. Hatte die zweite Hypothek nicht zugestimmt, so ist der Versicherer nicht frei, er muß nochmals zahlen. Die Realgläubiger, die gegen den Versicherer keine Rechte mehr haben, haben das Pfandrecht an der Forderung nicht mehr; diejenigen, gegen die die Verpflichtung noch besteht, haben es noch; der Rang und damit der Erfolg des Rechtes kann sich durch Wegfall der Rechte anderer Realgläubiger ändern. Es ist ganz unerläßlich die Konstruktion aufrechtzuerhalten, daß der Anspruch des Versicherungsnehmers kraft der dinglichen Rechte der Realgläubiger in deren Umfang fortbesteht; wollte man selbständige Rechte der Realgläubiger aus § 101 annehmen, so stehen wir vor Rätseln, sobald es sich um das Verhältnis der Realgläubiger zueinander handelt, namentlich wenn ein solcher wegfällt, wie etwa dadurch, daß er die Ausschlußfrist (§ 15 AVB., § 12 Abs. 2 VVG.) verstreichen läßt, die ihm gesetzt wird. — Schließlich noch ein kennzeichnendes Beispiel dafür, daß der Anspruch des Versicherungsnehmers fortbesteht, nicht ein neuer Anspruch aus § 101 entsteht: Jener Anspruch unterliegt der Verjährung nach § 12 VVG., die Verjährung beginnt zu laufen oder hat zu laufen begonnen nach § 15 AVB. Die Verjährung wie jede andere Einrede steht auch dem Realgläubiger entgegen, da das Verjährenlassen offenbar nicht zu dem Verhalten gehört, das den Versicherer frei macht (§ 101). Auch hier verlieren wir ganz den Boden unter den Füßen, wenn wir aus § 101 einen unmittelbaren Anspruch entstehen lassen, der wohl nach §§ 194 ff. BGB. verjähren würde, statt einfach dabei zu bleiben: Die Realgläubiger können nach §§ 100, 101 den Anspruch des Versicherungsnehmers für sich noch geltend machen, obwohl ihn dieser nicht mehr erheben kann, und zwar nach Maßgabe ihres Rechtes und Rangverhältnisses an diesem Anspruche.

Während sich Hellweg auf RG. beruft, begnügt sich dessen Entsch. mit einer „formal-juristischen" Begründung seiner Auslegung. BGB. kennt aber in gleichen Fällen solche formal-juristische Bedenken nicht (§ 1276! Staudinger Anmerkung 1). Eine Auslegung des § 101, die dem BGB. durchaus geläufig ist, die allein folgerichtig durchgeführt werden kann und dann ohne Schwierigkeit die Fragen nach dem Inhalte des Anspruchs, den Einreden, dem Range löst, hätte mit anderen Gründen widerlegt werden müssen, zumal wegen der weittragenden vom RG. gezogenen Folgerung, die ich ebensowenig für richtig halte: Im Falle des § 101 erstrecke sich die Hypothek und die Immobiliarvollstreckung nicht auf den Anspruch gegen den Versicherer, niemand könne mehr Rechte übertragen als er habe.

Gegenüber dem Schlusse: Die Hypothek könne sich auf die Forderung aus dem Versicherungsvertrage nicht erstrecken, wenn eine solche nicht bestehe, ist wohl nicht ausschlaggebend, aber immerhin beachtlich, daß § 1127 dem Rechte des Realgläubigers unterwirft nicht die Forderung des Versicherungs-

nehmers, sondern die Forderung gegen den Versicherer. Es kann sich also auch nach dem Wortlaut des § 1127 die Hypothek auf die Forderung aus dem Versicherungsvertrage erstrecken, wenn diese für den Versicherungsnehmer nicht mehr besteht, nur noch die Verpflichtung des Versicherers gegenüber den Hypothekengläubigern. Jener Schluß entfällt, sobald die Relativität des Erlöschens der Forderung berücksichtigt wird. Daß sich die Hypothek auf nicht mehr bestehende Rechte erstrecken kann, stellen §§ 1121, 1123 ff. außer Zweifel. §§ 1124, 1125 und 1123 Abs. 2 sprechen rechtserheblichen Tatsachen die Wirkung gegenüber den Realgläubigern ab, ganz wie § 1128 BGB., §§ 100, 101 VVG. Wird man nun auch für §§ 1123 ff. schließen: Der Hypothekengläubiger kann Miet- und Pachtzinsforderungen nur noch einziehen, und zwar kraft selbständiger, unmittelbarer Forderung; es können diese Forderungen nicht mehr auf den Ersteher übertragen werden, sie sind nicht mehr Gegenstand der Immobiliarvollstreckung aus § 1123 BGB., §§ 20, 90 ZwVG. Ich glaube, die Folgerung ist noch nie gezogen worden. — Die Hypothek erstreckt sich weiter auf Erzeugnisse, Bestandteile, Zubehörstücke, auch auf solche, die dem Schuldner nicht gehören, sofern sie nur vor der Beschlagnahme nicht entfernt worden sind (§ 1121). Nach dem Satz in RG. 102, 353 könnte der Ersteher in der Subhastation Eigentum an solchen Erzeugnissen, Bestandteilen, Zubehörstücken nicht erwerben, weil er nicht mehr Rechte erwerben kann, als der Eigentümer gehabt hat. Nie ist diese Meinung in Rechtslehre und Rechtsprechung aufgetreten, unzweifelhaft erwirbt der Ersteher das Eigentum an jenen Gegenständen, obwohl es der Subhastat nicht hatte. Es ist auch außer Streit, daß der Ersteher nicht vom Subhastaten, sondern originär erwirbt. Er erwirbt alles, was versteigert wird; was versteigert wird, ergeben die Versteigerungsbedingungen, und soweit es die gesetzlichen sind, die Rechte der Realgläubiger; der Ersteher erwirbt alles, worauf sich das Recht des betreibenden Gläubigers erstreckte (§ 90). Dieses Recht entscheidet, der Umfang der Rechte des Subhastaten hat nur Bedeutung, soweit er die Rechte der Realgläubiger begrenzt (§ 1120), nicht aber, soweit deren Rechte weiter gehen. Dasselbe finden wir im Mobiliarsachenrecht, der Pfandgläubiger überträgt Eigentum, das er nicht hat, ja unter Umständen Eigentum, das nicht einmal der Verpfänder hatte (§§ 1242 f., 1207 BGB., vgl. § 1244). Es ist also stets das dingliche Recht an fremder Sache, das den Umfang der Verfügungsmacht im Wege der Zwangsvollstreckung bestimmt. Wenn es nach § 101 VVG. anders wäre, so läge eine Abweichung von der Regel vor, die einer besonderen Rechtfertigung bedürfte. Ich finde eine solche nirgends, auch keinen Unterschied zwischen dem Fall des § 101 und dem der §§ 1123 ff. Die Hypothek erstreckt sich auf die Forderung gegen den Versicherer wie auf Mietzinsansprüche. Gewisse Verfügungen, besonders Zahlungen, sind nach §§ 1123 ff., 1128 gegen die Realgläubiger ohne Wirkung. Bei Miet- und Pachtzinsansprüchen ist die Folge, daß sie im Wege der Zwangsverwaltung und Zwangsversteigerung verwertet werden, auch wenn sie für den Vermieter untergegangen sind; der Zwangsverwalter, der Ersteher kann die schon bezahlte oder abgetretene Miete fordern. Ist der Anspruch des Subhastaten gegen den Versicherer durch Zahlung erloschen, so ist die Lage der Realgläubiger nach § 1128 genau dieselbe, wie bei Verfügungen über den Mietzins nach §§ 1123 ff.; die Ausübung ihrer Rechte muß deshalb die gleiche Wirkung haben. Wie der Mietzinsanspruch, so wird der Anspruch gegen den Versicherer von der Zwangsverwaltung und Versteigerung ergriffen, wenn er nach § 1128 für den betreibenden Gläubiger noch besteht. Daß mit dem Grundstück kraft des Rechtes der Hypothekengläubiger der Anspruch gegen den Versicherer versteigert wird, ist für den Normalfall nicht zweifelhaft (RG. 74, 108; 78, 25); ich sehe nicht, daß für den Fall der unwirksamen Zahlung nach § 1128 eine andere Meinung aufgestellt worden wäre. Ebensowenig ist für die Fälle des § 100 VVG. die Meinung vertreten, daß sich die Versteigerung auf den Anspruch gegen den Versicherer nicht erstrecke, weil er für den Versicherungsnehmer erloschen war, oder in dem Falle des § 100 Abs. 3, wo der Versicherungsvertrag nichtig ist, dennoch relativ, gegenüber dem Realgläubiger, besteht. Nur für die durchaus gleichliegenden Fälle des § 101 sagt RG. und Hellweg, daß der Anspruch nicht mit auf den Ersteher übergehen könnte, weil ihn der Eigentümer nicht mehr hatte. In allen Fällen sind Tatsachen eingetreten, die nur relativ rechtsvernichtend wirken, nur gegen den Gläubiger, nicht gegen den Realberechtigten.

Die Frage, ob sich auch im Falle des § 101 die Zwangsverwaltung und Zwangsversteigerung auf die Forderung gegen den Versicherer erstreckt, ist von großer Bedeutung. Solange sie zweifelhaft ist — und das scheint mir nach RG. 102, 351 jetzt der Fall zu sein —, wird der Versteigerungsrichter zweckmäßig die Versicherungsbedingungen ausdrücklich darüber entscheiden lassen. Wenn man nach § 101 einen selbständigen Anspruch der Realberechtigten annimmt, so gerät man in vollständige Unsicherheit und Unklarheit. Läßt man nach § 1128 Abs. 2 ein Pfandrecht der Realgläubiger bestehen an der im Umfange der Pfandrechte fortbestehenden Forderung aus dem Versicherungsvertrage, so beschränken sich die Rechte der Realgläubiger nach RG. und Hellweg auf die Einziehung der Forderung nach §§ 1281 ff. BGB. Damit wird der wirtschaftliche Zusammenhang, der zwischen Grundstück und Entschädigungsforderung besteht, zerrissen, beide haben nicht mehr gemeinsame Schicksale. Der Vorhypothekarier muß die Forderung gegen den Versicherer einziehen. Den übrigen Realgläubigern bleibt dann nur die Brandruine, wirtschaftlich ein anderes Grundstück als das beliehene. Die Realgläubiger haben sicher in ihrer Gesamtheit Interesse, daß Entschädigung und Grundstück nicht getrennt, sondern gemeinsam verwertet werden. Ein anderes Verfahren ist unwirtschaftlich, wie es höchst unzweckmäßig wäre, wenn man bei den Mietzinsen, die der Subhastat nicht mehr fordern kann, den Realgläubigern nur ein Recht auf selbständige Einziehung geben würde, aber nicht die Möglichkeit, sie mit dem Grundstück dem Ersteher zuschlagen zu lassen. — Die Realgläubiger haben auch ein erhebliches rechtliches Interesse, die Forderung mit dem Grundstück gemeinsam nach Maßgabe des ZwVG. zu verwerten. Sie erhalten nur so ein geordnetes Verfahren in ihrem Verhältnis zueinander, im Teilungsplane eine feste Grundlage der Auseinandersetzung. Für den Versicherer lösen sich in diesem Verfahren alle Zweifel über den Rang oder sonstige Voraussetzungen des Anspruchs eines Realgläubigers, Zweifel, denen er sonst nur unter den Voraussetzungen des § 372 BGB. ausweichen kann. Welche Schwierigkeiten das getrennte Vorgehen der Realberechtigten bringt, siehe RGRKomm. § 1128 Anm. 5, § 1130 Anm. 3; Staudinger § 1128, 1; Reinbeck, Die Haftung der Versicherungsforderung S. 101). — Der Realgläubiger kann ferner das Interesse haben, die Beschlagnahme der Forderung nach §§ 23, 22 Abs. 2, 146 ZwVG. herbeizuführen. Ist er vielleicht nicht mehr gefährdet durch den Versicherungsnehmer, der den Anspruch verwirkt hat, so kann ihm doch das Vorgehen anderer Realgläubiger aus § 1290 BGB. gefährlich sein. Im Normalfalle, und wenn man § 101 in meinem Sinne deutet, ist die Einleitung des Versteigerungsverfahrens das Mittel des Nachhypothekariers, Entschädigung und Grundstück gemeinsamer Verwertung zuzuführen, sich vor Trennung zu schützen. Denn von der Beschlagnahme ab kann alles, worauf sich die Hypothek erstreckt, nur noch in dem geordneten Verfahren zur Zwangsversteigerung verwertet werden, wobei ja die Rechte aller Realgläubiger zur Geltung kommen. Dieses wertvollen Rechtsbehelfs wird der Realgläubiger beraubt, wenn in die Forderung gegen den Versicherer nicht nach Maßgabe des ZwVG. vollstreckt werden könnte, wenn die Forderung nicht durch Zuschlag auf den Ersteher überginge. Es würde ferner ausgeschlossen sein, daß der Zwangsverwalter den Anspruch zum Zwecke der Wiederherstellung geltend macht und wieder herstellt (vgl. Staudinger § 1130 Anm. 1d; Biermann, Sachenrecht § 1128 unter III). Ist aber der Versicherer nur zur Wiederherstellung zu zahlen verpflichtet, so kann ohne Versteigerung der Forderung deren Verwertung überhaupt vereitelt werden. Denn nach § 17 AVB. darf der Versicherer nur mit Zustimmung aller Realgläubiger zahlen; er kann ohne Zustimmung aller auch nicht den Gläubiger mit der ersten Rangstelle befriedigen. Ob dieser auf die Zustimmung der anderen klagen kann, scheint mir zweifelhaft, weil eben der Anspruch nur auf Zahlung zum Zwecke der Wiederherstellung geht. Diese aber kann der Realgläubiger keinesfalls erzwingen (vgl. DJZ. 1910, 818; SeuffArch. 76, 715). § 17 AVB. bezweckt den Schutz aller

Hypothekengläubiger, und sein Zweck kann nur erreicht werden, wenn wieder hergestellt wird und bis dahin die Möglichkeit der Wiederherstellung durch Beschlagnahme des Grundstücks mit der Forderung aufrechterhalten wird. Was in erster Linie i. S. des Versicherungsvertrags und der Realgläubiger liegt, die Zahlung zum Zwecke der Wiederherstellung, ganz so, wie wenn der Versicherungsnehmer die Forderung noch hätte, wird unerreichbar, wenn dem Realgläubiger nur ein unmittelbarer selbständiger, lediglich durch Einziehung verfolgbarer Anspruch aus § 101 zuzusprechen ist. — Daß bei Einziehung nach § 102 die Hypothek auf den Versicherer übergeht, bei Befriedigung der auf den Ersteher übergegangenen Forderung natürlich nicht, kann außerdem ein rechtliches Interesse des Realgläubigers an beiden Wegen erzeugen.

Freilich kann sich der Versicherer schlechter stehen, wenn die Entschädigungsforderung auf den Ersteher übergeht, als wenn sie eingezogen wird. Denn bei Einziehung hat der Versicherer nur zu zahlen, was zur Befriedigung des Realgläubigers nötig ist, seine Verpflichtung wird nicht nur begrenzt durch den Versicherungsvertrag, sondern auch durch das gesicherte Recht des Realgläubigers. Diese zweite Begrenzung fällt weg, wenn die Forderung mit versteigert ist, dem Ersteher muß der Versicherer alles zahlen, was er dem Versicherungsnehmer zu zahlen gehabt hätte, wenn dessen Recht nicht erloschen wäre. Überdies kann er eine Hypothek nach § 102 nicht mehr erwerben. So ist es auch im Normalfall, wenn der Versicherungsnehmer den Anspruch selbst noch hatte, in den Fällen des § 1128 BGB., §§ 99, 100 VVG. Warum soll es im Falle des § 101 anders sein, der doch ebenso wie §§ 99, 100 die Realgläubiger schützen will, und zwar auf demselben Wege. Es ist ganz undenkbar, daß etwa die Forderung nur insoweit auf den Ersteher übergeht, als es zur Deckung des berechtigten Realgläubigers nötig wäre. Auch hier kann nur für Mietforderungen und für Entschädigungsforderungen, für die Fälle des § 1128, die des § 100 und die des § 101 die gleiche Behandlung eintreten. Anders ist die Regelung nach § 103 für die Fälle, in denen der Versicherer frei geworden ist durch nicht rechtzeitige Prämienzahlung. Hier wirkt das Erlöschen des Anspruchs auch gegen die Realgläubiger, die Forderung gegen den Versicherer besteht auch für sie nicht fort. Sie kann also nicht mit Gegenstand der Immobiliarvollstreckung sein. Der Versicherer ist aber dem Realgläubiger schadensersatzpflichtig, wenn er ihm die Fristsetzung nach §§ 39, 91 VVG. nicht mitgeteilt hat. Im Ergebnis kann der Realgläubiger die Entschädigungsforderung vom Versicherer einziehen, wenn und soweit er infolge des Brandes bei der Befriedigung aus dem Grundstück Ausfall erleidet. Der scharfe Gegensatz zwischen dieser Regelung und der ganz anderen in §§ 1128, 100, 101 bestätigt die Auffassung, daß in diesen Fällen die Forderung gegen den Versicherer **in jeder Beziehung** so bestehen bleibt, wie wenn sie vom Versicherungsnehmer nicht verwirkt wäre. Daraus folgt, daß der Realgläubiger nicht nur durch Einziehung, sondern auch durch Zwangsversteigerung und Zwangsverwaltung seine Befriedigung aus der Forderung suchen kann, wie er dazu berechtigt ist, wenn sie für den Versicherungsnehmer nicht erloschen wäre. Die logischen Gründe der abweichenden Meinung halten gegenüber der sonstigen Anerkennung relativer Wirkung in BGB. und ZwVG. nicht stand; sie können keinesfalls überzeugen, daß eine Verwertung der Forderung im Wege der Zwangsversteigerung oder Zwangsverwaltung „aus formal-juristischen Gründen" unmöglich sei. Damit aber fällt die Begründung. Das Gesetz stellt im Regelfalle den Realgläubigern die beiden Arten der Verwertung des Anspruchs gegen den Versicherer zur Verfügung, Einziehung nach §§ 1128 Abs. 2, 1281 ff. oder Zwangsvollstreckung nach § 20 Abs. 2 ZwVG. Für den Ausnahmefall des § 101 sagt es nur, die Verpflichtung bleibe bestehen. Es sagt in keiner Weise, daß die Verwertung der Forderung eine andere, beschränktere sei als im Regelfalle, daß der Realgläubiger nicht beide Wege habe, sondern nur den der Einziehung. Daß in den Ausnahmefällen, in denen die Realgläubiger nach §§ 1128, 100, 101 offensichtlich nicht schlechter gestellt werden sollen als im Regelfalle, nur der eine Weg, und zwar der der Einziehung zur Befriedigung des Realgläubigers gegeben sei, läßt sich aus dem Zwecke des Gesetzes so wenig wie aus dem Wortlaute herleiten. — Allein das Interesse des Versicherers geht im allgemeinen dahin, die Versteigerung des Grundstücks mit der Forderung zu vermeiden. Wie aber die Rechte Dritter nach § 1121, die der Mieter nach §§ 1123 ff. zurücktreten müssen, so kann auch mit dem Interesse des Versicherers eine einschränkende Auslegung der §§ 100, 101 nicht begründet werden. Sicherheit und Einfachheit der Folgen sind es auch nicht, was die Meinung des RG. empfehlen könnte, wie die Ausführungen **Hellwegs** dazu zeigen. Die Schwierigkeiten, die aus der Konkurrenz der Realgläubiger erwachsen, werden nur leicht lösbar, wenn durch Antrag auf Zwangsversteigerung die Beschlagnahme nicht nur des Grundstücks, sondern auch der Forderung und demgemäß der Zuschlag herbeigeführt, im übrigen schon durch die Feststellung, daß nach § 101 fortbesteht der Anspruch aus dem Versicherungsvertrage mit seinem ganzen Inhalte und allen Schwächen. Daraus ergibt sich sofort die Anwendung des § 1130 im Falle der Wiederherstellung, die RG. 102, 351 allein aus dem wirtschaftlichen Bedürfnis begründen kann. Es wäre sehr zu begrüßen, wenn das RG. seine, nicht aus BGB., sondern abstrakt begründeten, aber für das Verfahren höchst wichtigen Sätze einer Nachprüfung zu unterziehen Gelegenheit hätte. Dann würde sich wohl auch das Schrifttum besinnen, das dem RG. blindlings gefolgt ist (RGRKomm.; **Staudinger**; **Planck**; **Hager-Bruck** zu § 101 Anm. 5; JW. 1922, 221, 786; Vers. u. Geldw. 1925, 281; anders anscheinend JurR. f. Privatvers. 1928, 181). —

Kleinere Aufsätze.

Neuere Rechtsprechung zum Kraftfahrzeuggesetz und den einschlägigen Gesetzen.

(Fortsetzung aus JW. 1927, 2793, Stand vom 1. November 1928.)

A. Bürgerliches Gesetzbuch:

1. § 823. Haftung der Fußgänger bei Zuwiderhandlung gegen die Straßenverkehrsordnung (DJZ. 1927, 882).

2. § 830. Umfang der Überwachungspflicht des Halters gegenüber dem Chauffeur, Beweislast (RG. 120, 154 = JW. 1928, 1721).

3. § 839. Unter welchen Voraussetzungen ist eine militärische Kraftwagenfahrt zur Heranschaffung von Sachgütern als Ausübung öffentlicher Gewalt anzusehen? (JW. 1927, 2199).

B. Gewerbeordnung:

§ 37. Die Vorschrift, daß unbesetzte Kraftdroschken mit Lampen versehen sein müssen, welche die Aufschrift „frei" tragen, ist zulässig (JFG. VI, 261).

C. Preußisches Kleinbahngesetz von 1892.

Welche Sicherungsmaßregeln erforderlich sind, richtet sich nach dem Verkehrsbedürfnis, nicht nach den bei der Planfeststellung von der Behörde gemachten Auflagen (JurR. 1927, 1668).

D. Eisenbahnbau- und Betriebsordnung.

§ 79. Die Vorschrift, daß Fuhrwerke nach Maßgabe des § 79 vor den Übergängen anhalten müssen, gilt auch für Kraftfahrzeuge und ist durch die Kraftfahrverkehrsvorschriften nicht aufgehoben (BayObLG. XXVI, 264 = JW. 1927, 2811; vgl. RG.: Recht 1927, 1538; 1928, 431; DJZ. 1928, 1466).

E. Strafgesetzbuch.

§§ 54, 222, 230.

1. Abwägung des Widerstreits von Rechtsgütern (RGSt. 61, 254; 61, 137; JurR. 1928, 1059 [Zuwiderhandlung des Arztes gegen Verkehrsverbot behufs Rettung der Patientin]).

2. Unter welchen Voraussetzungen darf der Führer den polizeilichen Verkehrsvorschriften zuwiderhandeln? (RG.: JW. 1927, 2805; 1926, 1207 = RGSt. 59, 341; BayObLG.: JW. 1927, 2814 = JurR. 1927, 1694; JurR. 1928, 1256).

3. Begriff der Berufsfahrt, Hilfs- und Nebenverrichtungen (RGSt. 61, 299 = JW. 1927, 2028 = JurR. 1927, 1481; 62, 122; DJZ. 1928, 940; BayZ. 1928, 171; LZ. 1927, 1229 [Werkmeister, der zur Arbeitsstätte fährt]; JurR. 1928, 1668 [Arzt, der zur Sprechstunde fährt]; Geschäftsfahrt als Notfahrt, OLG. Dresden: LZ. 1927, 1566 und RGSt. 61, 301).

4. Grenzen der Vorhersehbarkeit, Unterbrechung des Kausalzusammenhangs (RGSt. 61, 318 = JW. 1927, 2804; LZ. 1926, 176; JW. 1927, 389, 904, 1385, 3051; JurR. 1927, 2062 = BayZ. 1928, 53; ebenda 1927, 261).

5. Von welchem Zeitpunkte an läuft die Strafantragsfrist, wenn durch die Tat außer einer sofort erkennbaren körperlichen Mißhandlung noch eine erst später zutage tretende Gesundheitsbeschädigung des Verletzten verursacht wurde? (RGSt. 61, 299).

6. Im Falle der Tötung ist ein Anspruch auf Buße, auch ein solcher der Erben des Getöteten ausgeschlossen (BayObLG., Slg. 27, 103).

§ 242: Bei unbefugter Benutzung fremder Kraftwagen kann Diebstahl an verbrauchtem Benzin vorliegen (BayObLG., Slg. 26, 152).

§ 360 Ziff. 11:

1. Warnung vor Autofalle kein grober Unfug (OLG. Köln: JW. 1928, 1073).

2. Leichtfertiges Bespritzen der Passanten mit durch die Räder aufgeworfenem Straßenkot ist grober Unfug, in bezug auf den Erfolg genügt Fahrlässigkeit (BayObLG., Slg. 26, 111 = JW. 1926, 2765; Slg. 27, 127 = JW. 1927, 2807; jedoch Loening, Autorecht 1928 Nr. 10).

§ 360 Ziff. 1:

1. Autoprobefahrt an Sonntagen durch Händler oder dessen Vertreter ist Störung der Sonntagsruhe (BayObLG. RevReg. I 14/28).

2. Autounterricht an Sonntagen ist Störung der Sonntagsruhe, wenn für das Publikum erkennbar ist, daß von einem berufsmäßigen Fahrlehrer Unterricht erteilt wird (BayObLG. RevReg. II 347/28 = DRZ. 1928, 838).

§ 366 Ziff. 10:

1. Die Pflicht der Wegbenützer zur Einhaltung der rechten Straßenseite gilt auch für Einbahnstraßen (BayObLG., Slg. 27, 46).

2. Der § 7 Abs. I Satz 1 u. 2 der StraßenVerkO. gilt nicht für Kraftfahrzeuge; für diese kommt nur § 17 Abs. I Satz 1 KraftfVerkO. in Betracht, der nicht blankettausfüllend ist und nur den Maßstab der Sorgfalt regelt (BayObLG. RevReg. I 581/28).

F. Kraftfahrzeuggesetz.

§ 2: Der Versicherer haftet nicht für einen Kraftfahrzeugunfall, wenn der verunglückte Versicherungsunternehmer keinen Führerschein besaß (OLG. Breslau: JW. 1928, 1727).

§ 3: Der Fahrlehrer haftet nicht bei Fahrten des Schülers in der Zeit nach Ablegung der Prüfung bis zur Erteilung der Fahrerlaubnis (Celle: JurR. 1927, 2070; s. auch JW. 1927, 2809).

§ 5: Über das auf Entziehung des Führerscheins gerichtete Verfahren bestehen in Bayern keine Vorschriften; durch die reichsgesetzliche Zulassung des Rekursverfahrens ergibt sich jedoch als Mindestforderung für das Verfahren der Bezirksverwaltungsbehörde, daß der Bescheid schriftlich niedergelegt, mit Gründen versehen und dem Betroffenen gegen Nachweis eröffnet wird (BayObLG. RevReg. I 123/28).

§ 7: 1. Begriff des Halters, Pflichten desselben in bezug auf Überwachung des Führers (RG. 120, 154 = JW. 1928, 1721).

2. Mehrheit von Haltern (Autorecht 1928 Nr. 17 S. 320).

3. Gefälligkeitsfahrt, Haftung des Halters (Aufsätze von Zimmermann u. Josef: JW. 1928, 1717, 2313; von Eichhorn: Autorecht 1928 Nr. 2).

4. Autohaftung der jur. Personen, Haftungsausschluß (Autorecht 1928 Nr. 17).

5. Schwarzfahrt; Begriff derselben (OLG. Darmstadt: JW. 1928, 568; RG. 119, 58 = JW. 1928, 560 [auch Beweislast]; 119, 347 = JW. 1928, 402 u. Anm. hierzu 657; ferner JW. 1928, 2321: Der Halter wird von der Haftung für Schwarzfahrten des Chauffeurs nur befreit, wenn er bis zur Grenze des unabwendbaren Zufalls alles getan hat, was ihm billigerweise zur Verhütung von Schwarzfahrten zugemutet werden kann, s. auch Aufsatz von Wolff-Williger: Autorecht 1928 Nr. 13 S. 217).

§ 8: Die Beweislast dafür, daß ein Fahrzeug nicht mehr als 20 km in der Stunde zurücklegen kann, trägt der Halter (RG.: DRZ. 1928 Nr. 118).

§ 22: Die Führerflucht wird nicht dadurch straflos, daß die Behörde den Namen des Führers ohne Selbstanzeige des Führers spätestens am nächstfolgenden Tage ermittelt (RG.: JW. 1927, 3053 = DJZ. 1927, 1556).

§ 24: 1. Die Kraftfahrzeuge und demgemäß die Führerscheine sind in Klassen eingeteilt; der Halter muß sich nicht bloß darüber vergewissern, ob der Führer überhaupt einen Führerschein besitzt, sondern auch darüber, ob der Schein ihn zum Führer eines Fahrzeugs dieser Klasse ermächtigt (BayObLG., Slg. 27, 221 = DRZ. 1927, 1091 = JW. 1928, 567).

2. Der Führer, welcher der nicht mit Führerschein versehenen Ehefrau seines Dienstherrn die Führung überläßt, ist aus § 24 auch dann strafbar, wenn der Dienstherr ihn hierzu ermächtigt hätte (RG.: JW. 1927, 2705).

§ 25: Das polizeilich abgestempelte Kennzeichen ist öffentliche Urkunde; Abänderung eines eingezogenen Zeichens ist fälschliche Anfertigung einer öffentlichen Urkunde (BayObLG. RevReg. II 341/28).

G. Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr.

§ 2: 1. Die Vorschriften über den Kraftfahrzeugverkehr gelten auch für Privatwege, wenn und solange diese ohne Beschränkung auf bestimmte Personenkreise dem öffentlichen Verkehr freigegeben sind: OLG. Dresden: LZ. 1928, 1273).

2. Über den sogenannten Sommerweg hinüber auszuweichen oder zu überholen, ist nur in Notfällen gestattet (RGSt. 61, 193).

§ 3: Bei Kraftfahrzeugen unter 9 t dürfen die Radkränze nicht mit Unebenheiten versehen sein, die geeignet sind, die Fahrbahn zu beschädigen; Kraftfahrzeuge über 9 t fallen zwar nicht unter die VO. über Kraftfahrzeuge (§ 2 IV), sie unterliegen jedoch in Bayern nach § 32 der oberpolizeil. Vorschriften v. 7. Mai 1902 und 17. Sept. 1906, der durch die Bek. v. 18. Mai 1923/29. Dez. 1925 aufrechterhalten wurde, ähnlichen Bestimmungen (BayObLG. RevReg. I 333/28).

§ 4 Ziff. 5:

1. Die Vorschriften über Beleuchtung bei eingetretener Dunkelheit unterscheiden, vom Fall des starken Nebels abgesehen, nicht zwischen gewöhnlicher und außergewöhnlicher Witterung (RG.: ZStW. 48, 187 [Beilage] = LZ. 1927, 1215, dort genauer abgedruckt).

2. Muß ein auf öffentlicher Straße aufgestellter Kraftwagen nach Eintritt der Dunkelheit beleuchtet werden? Vier Lösungsversuche:

a) Nach KG. v. 10. März 1926: AllgAutoZ. 1926 Heft 22 S. 19; OLG. Naumburg: ZStW. 47, 352 Beil. und JurR. 1926 Nr. 1807; OLG. Celle: GoltdArch. 70, 287; OLG. Hamburg: JurR. 1928 Nr. 1270; OLG. Rostock: JurR. 1928 Nr. 1869 bewendet es bei der Anwendung des § 4[5].

b) Nach Müller, AutoG., Anm. 10 zu § 4 und OLG. Königsberg: JurR. 1928 Nr. 1868 entfällt die Beleuchtungspflicht, wenn der Wagen durch die Straßenbeleuchtung oder eine ähnliche Lichtquelle genügend beleuchtet wird.

c) Nach OLG. Hamburg v. 4. Okt. 1926: JW. 1927, 937 = GoltdArch. 71, 183 entfällt die Beleuchtungspflicht nach Reichsrecht, solange der Wagen auf einem Parkplatz aufgestellt ist, da er damit aus dem Verkehr gezogen sei, dagegen kann die Beleuchtung nach den örtlichen polizeilichen Vorschriften angeordnet sein; a. A. aber OLG. Hamburg: JurR. 1928, Nr. 1270.

d) Nach Oberländer-Bezold, Automobilrecht S. 58, und BayObLG. RevReg. I 309/28 v. 26. Juni 1928 paßt § 44[5] auf die auf öffentlicher Straße nicht ganz vorübergehend aufgestellten Kraftfahrzeuge überhaupt nicht, sondern es ist § 17 StraßenVerkO. entsprechend anzuwenden; danach wird nur erfordert, daß in den vorderen Lampen neben der in der Mitte des Scheinwerfers angebrachten Lichtquelle noch eine wesentlich schwächere Glühbirne am oberen Rand der Spiegelfläche angebracht wird, die während des Stillstehens des Wagens an Stelle der in der Mitte sitzenden Birne eingeschaltet wird.

§ 6 VI: 1. Der Begriff des Eigentumswechsels nach § 6 VI ist der des bürgerlichen Rechts. Der Verkauf eines Kraftwagens unter Eigentumsvorbehalt wirkt also erst, wenn der Eigentumsvorbehalt erlischt (BayObLG. 26, 155 = BayZ. 1927, 12; OLG. Celle: ZStW. 48, 251 Beil.).

2. Die Zulassung des Kraftfahrzeugs ist erst mit der Aushändigung der Zulassungsbescheinigung für bewirkt anzusehen (OLG. Königsberg: JW. 1928, 1760 = JurR. 1928, 403).

§ 10: 1. Das hintere Kennzeichen hat den Zweck, kurz nach dem Vorbeifahren des Kraftwagens von einer stillstehenden Person in angemessener Entfernung gesehen und gelesen werden können; ist ein Gegenstand seitlich vor, unter oder über dem Kennzeichen in einer Weise angebracht, daß jene Zweckbestimmung vereitelt wird, so liegt Übertretung nach § 10 vor (KG.: Recht 1927 Nr. 2024).

2. Bei längerer Fahrt auf schmutziger Straße muß sich der Führer von Zeit zu Zeit überzeugen, ob das hintere Kennzeichen noch lesbar ist, und es gegebenenfalls reinigen. Aber auch bei Zurücklegung einer kürzeren Wegstrecke kann dies vor der Einfahrt in größere Ortschaften und beim Übergang von schmutzigen auf gepflasterte und abgetrocknete Fahrstrecken verlangt werden. Die Forderung, daß das Kennzeichen, wenn schmutzige Strecken durchfahren werden, immer in lesbarem Zustand erhalten wird, muß allerdings abgelehnt werden (OLG. Dresden: JW. 1927, 2534; BayObLG., Slg. 27, 97 = JW. 1927, 2809 = BayZ. 1927, 235 und Slg. 27, 276).

§ 11: Der Führer muß vor Beginn jeder Fahrt die Beleuchtungsanlage auf ihre ordnungsmäßige Beschaffenheit prüfen; zur Prüfung während der Fahrt ist er nicht verpflichtet (OLG. Dresden: JW. 1927, 2821 (weitergehend ständ. Rspr. des BayObLG., das nach Umständen auch Prüfung während der Fahrt fordert).

§ 15: Führt der Führer weder den Führerschein und die Zulassungsbescheinigung noch die Steuerkarte bei sich, so greift § 383 RAbgO. Platz. Hat in solchem Falle rechtskräftige Verurteilung nur aus § 21 KraftfG. stattgefunden, so steht der Verfolgung wegen der Steuerzuwiderhandlung der Grundsatz ne bis in idem entgegen (RG.: DRZ. 1927 Nr. 1100). Anders, wenn vorsätzliche Steuerhinterziehung durch den Führer eines nicht zugelassenen Kraftfahrzeugs in Frage steht und somit § 359 I RAbgO. anzuwenden ist (BayObLG. RevReg. II 335/28).

§ 16: 1. Wenn die Zulassungsbescheinigung die zulässige Belastung in einer Zahl von Personen ausdrückt, so dürfen auch dann nicht mehr erwachsene Personen aufgenommen werden, wenn dadurch die in Kilogramm ausgedrückte Belastungsfähigkeit nicht überschritten würde. Handelt es sich aber um die Aufnahme von Kindern, so ist die Aufnahme einer größeren Zahl von Kindern zulässig, als „Personen" zugelassen sind; die Zahl der Kinder richtet sich nach den konkreten Verhältnissen, ein allgemeiner Maßstab kann nicht angegeben werden (BayObLG.: JW. 1928, 1749 = BayZ. 1928, 175).

2. Begriff der Ladung, vorschriftsmäßiger Zustand derselben (RG.: JW. 1928, 2327).

§ 17 I: 1. Was bedeutet „gehörige Vorsicht" (Aufsatz von John: DRZ. 1927, 385).

2. Bildet § 17 I Satz 1 eine selbständige Strafnorm? Verneint vom RG.: JW. 1928, 2325 und vom BayObLG. in ständ. Rspr., siehe auch Klodt: GoltdArch. 72, 94.

3. Pflicht des im Wagen sitzenden Halters zum Eingreifen, falls er merkt, daß durch die Art und Weise der Führung Gefahr für das Leben eines Dritten droht (RG.: JW. 1928, 1723).

§ 17 II: 1. Die Vorschrift macht den Führer nicht für jedes auch beim normalen Kraftwagenbetrieb entstehende und unvermeidbar damit verbundene Geräusch haftbar, wohl aber für Geräusche, die jenes von der Allgemeinheit zu ertragende Maß derart überschreiten, daß sie sich als eine erhebliche Belästigung der Allgemeinheit darstellen (BayObLG. 27, 202).

2. Der Führer ist, wenn sein Wagen auf öffentlicher Straße längere Zeit ungewöhnlich viel Rauch und Geräusche entwickelt, auch dann strafbar, wenn ein Mangel des Motors die Ursache hiervon ist (OLG. Dresden: LZ. 1927, 1288).

3. Nach der Neufassung des § 17 II haftet der Führer für belästigenden Rauch oder Geräusch, wenn er nicht besondere Umstände nachweist, welche sein Verschulden ausschließen. Dabei handelt es sich nicht um eine Schuldpräsumtion im Rechtssinne, sondern um eine aus dem heutigen Stande der Technik abgeleitete tatsächliche und erfahrungsmäßige Annahme (BayObLG. 27, 100 = JW. 1927, 2810; ebenso OLG. Dresden: JW. 1928, 373).

§ 17 III: 1. Die Vorschrift, daß beim Begegnen mit anderen Fahrzeugen abgeblendet werden muß, ist zwingend; es bedarf also in diesem Falle nicht der ausdrücklichen Feststellung, daß die Sicherheit des Verkehrs durch Nichtabblenden gefährdet worden sei (BayObLG. RevReg. I Nr. 340/28).

2. Das „Begegnen" zweier Fahrzeuge beginnt nicht erst dann, wenn sie auf gleicher Höhe angelangt sind und unmittelbar aneinander vorbeifahren; vielmehr muß schon in dem Augenblick abgeblendet werden, in welchem die unmittelbare Strahlenwirkung der Scheinwerfer für das entgegenkommende Fahrzeug beginnt (BayObLG. RevReg. I Nr. 529/28).

3. Der durch fremde Scheinwerfer geblendete Wagenführer ist zum Halten verpflichtet (RG.: JW. 1927, 3054 und BayObLG. 27, 51).

§ 18 I: 1. Bildet Abs. I eine selbständige Strafvorschrift? (dagegen BayObLG. in ständ. Rspr., besonders Slg. 25, 98; dafür OLG. Stuttgart: ZStW. 47, Beil. 150, und jetzt RGSt. 62, 125 und 62, 227 = JW. 1928, 2325).

2. Der Wagenführer darf sich grundsätzlich keinem Punkte der Fahrbahn so schnell nähern, daß er ein dort auf ihr befindliches Hindernis erst in dem Augenblick bemerken kann, wo er ihm nicht mehr auszuweichen vermag (RG.: DJZ. 1928, 320; BayObLG. 27, 25 = JW. 1927, 2810 = JurR. 1927, 904 und 27, 158 = JW. 1927, 2232).

3. Zum Begriff „kürzeste Entfernung" s. Aufsatz von MinR. Müller, Autorecht 1928 Nr. 17.

§ 18 II: 1. Der Begriff „Beschaffenheit des Weges" umfaßt auch Hindernisse, die sich nur vorübergehend auf der Fahrbahn befinden und die Sicherheit des Fahrens beeinträchtigen (BayObLG., Slg. 27, 292 = JW. 1928, 1657).

2. Der Überblick über die Fahrbahn kann auch durch andere Umstände als die „örtlichen Verhältnisse" behindert sein, z. B. durch Nebel oder Dunkelheit (OLG. Braunschweig: JurR. 1928, 1689).

3. Die Vorschrift verlangt nicht, daß der auf einem Hauptverkehrsweg sich bewegende Wagen bei jeder Straßeneinmündung seine Fahrt verlangsamen muß (OLG. Hamburg: JurR. 1928, 1690; vgl. jedoch RG.: JW. 1928, 2326).

4. Pflicht des Führers zu besonders langsamem und vorsichtigem Fahren bei Straßenkreuzungen, zumal nach Eintritt der Dunkelheit (RG.: JW. 1926, 2185; 1928, 797, 2325; RG. 120, 154 = JW. 1928, 1721).

5. Aufsatz von May über Fahrgeschwindigkeit: Autorecht 1928 Nr. 7.

6. Rechtsirrig ist die Annahme, das zulässige Maß der Geschwindigkeit richte sich auch nach der Beschaffenheit des einzelnen Wagens, nach seinen Bremsvorrichtungen und nach den persönlichen Eigenschaften des Führers. Die gegenteilige Annahme würde zu dem Ergebnis führen, daß mehreren Fahrzeugen auf einer und derselben Strecke, bei der die Voraussetzungen des § 18 II gegeben sind, eine verschiedene Geschwindigkeit gestattet wäre, wodurch die Verkehrssicherheit gefährdet würde. Insbes. kann auch der Besitz einer Vierradbremse keine Sonderstellung im Rahmen des § 18 II verleihen. Ein Fahren mit 25—30 km in der Stunde kann nicht als langsames Fahren gelten (BayObLG.: DRZ. 1928, 839).

§ 18 II: Der Irrtum über das Vorhandensein eines geschlossenen Ortsteils ist nur ein unbeachtlicher Strafrechtsirrtum (OLG. Dresden: JurR. 1928, 1691).

§ 19: Die bloße Unübersichtlichkeit der Fahrbahn verpflichtet nach § 18 II VO. zunächst nur zu entsprechendem Langsamfahren; Warnungszeichen sind nur zu geben, wo die Sicherheit des Verkehrs es erfordert (BayObLG. 27, 55 = JW. 1927, 2814).

§ 20: Die Zuwiderhandlung gegen diese Vorschrift ist nur gegeben, wenn der Führer das Scheuen eines Pferdes oder das Gefährden von Menschen oder Tieren wirklich gemerkt hat, nicht schon dann, wenn er bei genügender Aufmerksamkeit es hätte merken müssen (BayObLG., Slg. 27, 292; ebenso OLG. Celle: ZStW. 48, 247 Beil.).

§ 21: 1. Unter „besonderen Umständen" nach § 21 I sind nur äußere, durch örtliche Verhältnisse bereitete Hindernisse zu verstehen, wie sie sich aus der Beschaffenheit der Fahrbahn durch deren Versperrung durch andere Wegbenutzer oder andere Gegenstände ergeben (BayObLG. RevReg. I Nr. 415/27 = DRZ. 1927, 853).

2. „Besondere Umstände" liegen nicht nur dann vor, wenn es unmöglich ist, die rechte Straßenseite zu benützen, sondern schon dann, wenn sich nach den Umständen ungewöhnliche Schwierigkeiten oder Gefährdungen ergeben, die nach den Erfahrungen des täglichen Lebens das Interesse an der Einhaltung der Regel überwiegen (BayObLG.: DRZ. 1927, 1092).

3. Das Verbot des Schneidens der Kurve ist zwingend, soweit nicht „besondere Umstände" entgegenstehen; es müssen also auch schwache Kurven selbst auf freier und voll übersichtlicher Strecke ausgefahren werden (BayObLG. = DRZ. 1928, 312; ebenso RG.; JurR. 1926, 1593).

4. Unter „langsam fahrenden" Kraftfahrzeugen sind nicht nur jene Kraftfahrzeuge zu verstehen, welche ihrer Bauart und Leistungsfähigkeit nach nur eine geringe Fahrgeschwindigkeit entwickeln können, sondern auch jene, welche einer hohen Geschwindigkeit fähig sind, aber nach Willkür des Führers langsam gefahren werden, es sei denn, daß die Fahrt nur aus einem besonderen Grund für einige Augenblicke verlangsamt wird (BayObLG. RevReg. I Nr. 422/28).

5) Ist nur ein Teil einer Fahrstraße gut gepflastert, und ist es allgemein üblich, nur diesen Teil für den allgemeinen Fahrverkehr zu benützen, so ist dieser Teil, nicht die Fahrstraße als Ganzes der Weg, in den nach rechts in kurzer Wendung einzubiegen ist (RG.: JurR. 1928, 1791).

6. Gehen von einem freien Platze zwei Straßen aus, so bildet der Kreis, an dem die äußeren nach der Fahrtrichtung des Kraftwagens rechten Begrenzungslinien der betreffenden Fahrdämme als Tangenten anliegen, den „weiten Bogen", dessen Ausführen nach der Vorschrift äußerstenfalls verlangt werden kann (BayObLG. RevReg. I Nr. 55/28 = DRZ. 1928, 313).

§ 22: 1. Unter entgegenkommenden anderen Wegbenützern sind nicht bloß in Bewegung befindliche Wegbenützer, sondern auch solche Wegbenützer zu verstehen, die erkennbar ihre Bewegung ganz vorübergehend gerade aus dem Grunde unterbrechen, um den anderen vorbeizulassen (BayObLG., Slg. 27, 294).

2. Eine allgemeine Verkehrsregel dahin, daß dem Führer des bergan fahrenden Kraftfahrzeugs das Vorfahrtsrecht vor dem bergab fahrenden Kraftfahrzeug einzuräumen sei, besteht nicht (OLG. Dresden: LZ. 1928, 1273).

3. Wer auf der falschen Seite oder in Schlangenlinien fährt, kann nicht verlangen, daß der andere Wegbenützer nach rechts ausweicht (RGSt. 60, 84 und BayObLG.: JW. 1927, 2814 = JurR. 1927, 1694).

§ 23 I: Unter eingeholten Wegbenützern sind nicht nur zu verstehen die in gleicher Richtung wie das überholende Fahrzeug sich bewegenden, sondern auch solche Fahrzeuge, die zwar augenblicklich stillstehen, aber bereits im Begriff stehen, sich wieder in Bewegung zu setzen (BayObLG. 27, 287 = JW. 1928, 1750).

§ 23 II: 1. Von § 21 b (nun § 23) abweichende polizeiliche Vorschriften, betr. das Überholen der Straßenbahn durch Kraftfahrzeuge, sind seit der VO. v. 28. Juli 1926 nicht mehr gültig, wenn sie sich auf das ganze Gebiet einer Stadt beziehen, wohl aber können für einzelne Straßen solche Vorschriften rechtswirksam erlassen werden. Eine konkrete Gefährdung von Fahrgästen, die ein- und aussteigen, wird für die Strafbarkeit nicht erfordert (BayObLG. 27, 152 = JW. 1927, 2232[4] u. 2814 = JurR. 1927, 2261; 27, 158 = JW. 1927, 2232[3]).

2. Nicht nur der endgültige Stillstand des Straßenbahnwagens, sondern auch schon die Auslaufbewegungen des gebremsten Wagens müssen als „Halten" angesehen werden (OLG. Hamburg: ZStW. 48, 334 Beil. = GoltdArch. 72, 118).

3. „Im Schritt fahren" entspricht einer Geschwindigkeit von 5—6 km in der Stunde (BayObLGRspr. I Nr. 456/28 = DRZ. 1928, 840).

4. Aufsätze von Dr. Schläger, „Das Überholen der Straßenbahn", Autorecht 1928 Nr. 14, ferner Koch ebenda Nr. 6, Borchert ebenda Nr. 20. Nach ständ. Rspr. des BayObLG. sind örtliche polizei-

liche VO., die der Straßenbahn das Vorfahrtrecht gegenüber Kraftfahrzeugen einräumen, gültig (BayObLG. Slg. 27, 14).

§ 23 III: Der Pflicht des Überholenden, sich nach der Überholung nicht zu früh wieder nach rechts zu wenden, steht die Pflicht des überholten gegenüber, dem Wiedereinbiegen des Überholenden nicht durch plötzliche Vergrößerung seiner Fahrgeschwindigkeit, durch ungenügendes Einhalten der rechten Straßenseite oder gar durch Ablenken nach der linken Straßenseite Hindernisse zu bereiten; noch weniger darf er ein Wettfahren mit dem überholenden versuchen, um sich der völligen Überholung zu entziehen (BayObLG. 27, 26 = JW. 1927, 2815).

§ 23 IV: 1. Der Begriff der „unübersichtlichen Wegstrecke" deckt sich nicht völlig mit dem Begriff der „Behinderung des Überblicks über die Fahrbahn" in § 18 II. Der Überblick über die Fahrbahn ist behindert, wenn der Führer von seinem Sitz aus ein in der Fahrbahn möglicherweise auftretendes Hindernis nicht auf solche Entfernung erblicken kann, daß er auch bei Einhaltung einer größeren Fahrgeschwindigkeit ein Auffahren auf das Hindernis mit Sicherheit vermeiden kann (JW. 1927, 2810). Diese Lage kann auch durch einen gerade in der Fahrbahn befindlichen Gegenstand, z. B. einen Straßenbahnwagen, geschaffen werden. Unübersichtlichkeit einer Wegstelle ist dagegen nur anzunehmen, wenn diese nach ihrer natürlichen, objektiven Beschaffenheit — besonders Straßeneinmündung — es ausschließt, daß der Kraftwagenführer auch bei langsamer Fahrt den Ablauf des Verkehrs genügend überblicken kann (BayObLG., Slg. 27, 158 = JW. 1927, 2232).

2. „Verengt" ist die Fahrbahn nicht erst dann, wenn der für die Überholung in Frage kommende freie Straßenraum schmäler als das überholende Kraftfahrzeug ist, sondern schon dann, wenn der zur Verfügung stehende Raum so schmal ist, daß das überholende Fahrzeug in gefahrdrohende Nähe der anderen Wegbenützer oder sonstigen, die Fahrbahn einengenden Hindernisse kommt (OLG. Dresden: JW. 1928, 426; RG.: JW. 1928, 2324).

§ 24: 1. Begriff der Hauptverkehrswege und Seitenwege; im Zweifelsfalle muß der Wegbenützer sich auf den Standpunkt stellen, daß er kein Vorfahrtrecht habe (RG.: JurR. 1928, 1871 = BayZ. =1928, 342, vgl. BayObLG., Slg. 26, 284).

2. Besteht Streit, welcher Weg der Hauptverkehrsweg ist, so muß der Tatrichter die konkreten Umstände angeben, auf Grund deren er den betreffenden Weg für den Hauptverkehrsweg hält (BayObLG. RevReg. I Nr. 542/27).

3. Zur Einräumung des Vorfahrtrechts besteht keine Verpflichtung, wenn das auf dem Hauptverkehrsweg befindliche Fahrzeug von dem voraussichtlichen Schnittpunkt so weit entfernt ist, daß ein Zusammenstoß ausgeschlossen erscheint (OLG. Dresden: LZ. 1928, 646).

4. Die Vorschrift ist nicht nur dann anwendbar, wenn die beiden Fahrzeuge in demselben Augenblick genau gleich weit von dem sich ergebenden Kreuzungspunkt entfernt sind, sondern auch dann, wenn eines von ihnen nur einen geringen Vorsprung hat (OLG. Dresden: JurR. 1928, 1870).

5. Auch das Vorfahrtrecht befreit nicht von der Verpflichtung, beim Überqueren von Straßenkreuzungen vorsichtig zu fahren und mit Unbesonnenheiten der aus den Querstraßen kommenden Wegbenützer zu rechnen (RG.: JW. 1928, 2326; jedoch OLG. Hamburg: JurR. 1928, 1690).

6. Aufsätze über § 24, Autorecht Nr. 11 u. 19, von May und von v. Miaskowski, letzterer hält § 24 nur anwendbar, wenn zwei Fahrzeuge auf verschiedenen Straßen im Winkel aufeinander zustreben, nicht aber, wenn sie zunächst auf derselben Straße in gleicher Richtung fahren und das eine Fahrzeug nach einer Toreinfahrt zu abbiegt.

§ 26: 1. Gabelt sich eine Straße, so ist es Tatfrage, welche der so entstehenden neuen Straßen die Fortsetzung der alten Straße ist und bei welcher das Einbiegen als Abweichung von der bisherigen Fahrtrichtung anzusehen ist (BayObLG. RevReg. I Nr. 561/27).

2. Der Führer eines Lastkraftwagens darf die vorgeschriebenen Zeichen auch durch einen Beifahrer abgeben lassen, haftet aber persönlich dafür, daß die Zeichen auch wirklich abgegeben werden (OLG. Hamm: GoltdArch. 72, 314).

3. Strafbar ist auch, wer durch falsche Zeichengebung die Absicht kundgibt, die Fahrtrichtung zu wechseln, obwohl er diese Absicht nicht hat (BayObLG.: JW. 1928, 1751 = DRZ. 1928, 240).

4. Über Fahrtrichtungszeichen Aufsatz von v. Miaskowski, Autorecht 1928 Nr. 15.

§ 27: 1. Der Führer ist auch dann strafbar, wenn er infolge Fahrlässigkeit und Außerachtlassung der ihm obliegenden Sorgfalt einen Polizeibeamten als solchen und das von diesem gegebene Zeichen als amtliches nicht erkennt (BayObLG. 27, 215 = JW. 1928, 567 = JurR. 1928, 409 = BayZ. 1928, 28).

2. Freifahrtzeichen des Straßenpostens bedeutet „Halt" für Fahrt in anderer Richtung (OLG. Rostock: JurR. 1928, 1694).

§ 28: 1. Als „verkehrshindernd" ist anzusehen, was entweder allgemeinen Polizeivorschriften oder der anerkannten zulässigen Verkehrsübung zuwiderläuft. Die den allgemeinen Verkehr auf öffentlichen Straßen regelnden ortspolizeilichen Vorschriften sind daher insoweit auch für den Kraftfahrzeugverkehr wirksam (OLG. Hamburg: ZStW. 48, 250 Beil. = JW. 1927, 2069 = GoltdArch. 71. 317).

2. Diese Vorschrift hindert die Polizeibehörde nicht, weitergehende Verkehrsbeschränkungen für namentlich bestimmte Straßen und Plätze einzuführen; z. B. das Anhalten von Personenfuhrwerken, auch Kraftfahrzeugen, soweit es nicht zum Absetzen oder Aufnehmen von Fahrgästen geschieht, für einzelne Straßen zu verbieten (BayObLG. RevReg. I Nr. 109/27 = DRZ. 1927, 432).

3. „Zum Stillstand gelangt" ist ein Kraftfahrzeug nur dann, wenn es seine Fahrt beendet hat oder sie auf einen Zeitraum von einiger Dauer unterbrechen will; von einem Kraftwagen, der einen Augenblick zum Aufnahmen oder Absetzen von Fahrgästen hält, ohne den Motor abzustellen, läßt sich dies nicht sagen (BayObLG. Slg. 27, 239 = JW. 1928, 566 = DRZ. 1927, 1094).

§ 29: Der Begriff des „Fahrwegs" ist nicht aus den Vorschriften der KraftfVO. zu entnehmen, sondern bestimmt sich nach dem öffentlichen Recht (OLG. Dresden: LZ. 1928, 1275).

§ 30: 1. Aufsätze über die polizeilichen Beschränkungen des Kraftfahrzeugverkehrs und über die bay. Zuständigkeitsverhältnisse von Kääb und Bezold, Autorecht 1928 Nr. 14 u. 17.

2. Die Aufstellung von Warnungstafeln ist keine Voraussetzung für die Gültigkeit der Verkehrsbeschränkung, sondern bezweckt nur, deren Vollzug sicherzustellen (BayObLG. in ständ. Rspr., zuletzt JW. 1928, 1751).

3. Eine von einer bay. Gemeinde als Weginhaberin getroffene Regelung über die Benutzung dieses Weges mit Kraftfahrzeugen ist von dem der Polizeibehörde nach § 30 VO. eingeräumten Verbotsrecht unabhängig (BayObLG., Slg. 27, 11).

4. a) Die vom Magistrat (Gemeinderat) einer bay. unmittelbaren Stadt erlassenen „ortspolizeilichen Vorschriften" gelten i. S. § 30 VO. als von einer „höheren" Verwaltungsbehörde erlassen.

b) Die Vorschrift, daß Kraftfahrzeuge „im Schritt fahren" sollen, ermangelt nicht der erforderlichen Bestimmtheit (BayObLG. Rspr. I Nr. 323/28), wohl aber die Vorschrift „Langsam fahren" (BayObLG., Slg. 27, 128 = JW. 1927, 2816).

5. Eine als AusfVO. zur KraftfVerkVO. ergangene Anordnung einer obersten Landesbehörde, die für das Befahren gewisser Durchgangsstrecken einer Stadt die Höchstgeschwindigkeit für jeden Fuhrwerksverkehr einschränkt, besteht für den Kraftfahrzeugverkehr auch angesichts der neuen reichsgesetzlichen Regelung dieses Verkehrs noch zu Recht (OLG. Dresden: GoltdArch. 71, 391).

6. Dem Durchgangsverkehr dienende Wegstrecken kann nicht die Ortspolizei zu Einbahnstraßen erklären (OLG. Breslau: GoltdArch. 71, 389).

7. Irrige Auslegung des durch eine Tafel kundgegebenen Sperrverbots ist Strafrechtsirrtum (OLG. Dresden: ZStW. 48, 247 Beil.).

§ 31: Wenn die Behörde den Veranstaltern von Zuverlässigkeitsfahrten die Übernahme der Haftung gegenüber Dritten für Unfälle zur Bedingung macht, so erzeugt die Annahme dieser Bedingung durch die Veranstalter ihre Haftung nach den Grundsätzen des Vertrags zugunsten Dritter (OLG. München: BayZ. 1928, 59).

§ 40: 1. Als Probefahrt kann verkehrspolizeilich sowie steuerrechtlich (VO. v. 15. Mai 1924: RMinBl. S. 185) nur eine solche Fahrt gelten, die zur Feststellung der Gebrauchsfähigkeit des Kraftfahrzeugs dient und durch die Absicht der Erprobung veranlaßt ist. Der Begriff der Probefahrt ist ein steuerrechtlicher, kein steuerstrafrechtlicher. Die Sondervorschrift des § 9 KraftfStG. v. 8. Juni 1922 (RGBl. S. 396) wird nicht ohne weiteres durch die Tatsache anwendbar, daß ein Kraftfahrzeug zu einer Probefahrt benutzt wird. Ein nach § 9 zugeteiltes Probefahrtkennzeichen kann ein Dritter unter der Vergünstigung des § 9 nur dann bei einer Probefahrt benützen, wenn er die Fahrt als Beauftragter des Probefahrtkennzeicheninhabers ausführt. Verhältnis des § 59 StGB. zu § 358 RAbgO. Anwendungsgebiet des § 377 RAbgO. (OLG. Dresden: JW. 1927, 2441, vgl. RG.: JurR. 1926, 1801, aber auch den geänderten Text des nunmehrigen § 41 Abs. 10, früher § 35 VO.).

2. Der gute Glaube, ein nicht zustehendes, von einem anderen entliehenes Probefahrtkennzeichen benützen zu dürfen, ist Strafrechtsirrtum (BayObLG. RevReg. I Nr. 477/27).

§ 47: 1. Aufsatz über die neuen gesetzlichen Vorschriften über Kleinkrafträder von Liebers, Autorecht 1928 Nr. 17.

2. Aufsatz über die Haftung des Kleinkraftradfahrers von Sprick, Autorecht 1928 Nr. 17.

§ 50 I: Die Strafvorschrift ist gültig (OLG. Braunschweig: JurR. 1928, 1873).

H. Verordnung betr. Ausbildung der Kraftfahrzeugführer v. 1. März 1921.

Kein Verwaltungsstreitverfahren in Preußen gegen Entziehung des Fahrlehrerscheins (Entsch. d. PrOVG. v. 9. Dez. 1926 = DJZ. 1927, 1560 = GewArch. 25, 397).

I. Kraftfahrliniengesetz.

a) Bisheriges Recht: 1. Zum Erfordernis einer „bestimmten Strecke" genügt es, daß trotz gelegentlicher Abweichungen regelmäßig der gleiche Weg befahren wird. Es kann deshalb dahingestellt bleiben, ob überhaupt die Einhaltung eines festen Weges zwischen Anfang

und Endpunkt erfordert wird. Das Bestehen eines vorher festgesetzten und öffentlich bekanntgemachten Fahrpreistarifs ist unerheblich (OLG. Kiel: JW. 1928, 1758 mit ausführlicher Anm.; ähnlich BayObLG.: JW. 1927, 2808 = JurR. 1927, 1634, etwas abweichend OLG. Hamburg: JW. 1928, 832).

2. Befördert eine zum Lastwagentransport gegründete AktG. statutenmäßig nur Waren ihrer Mitglieder, so dient sie nicht dem öffentlichen Verkehr und ist daher nicht genehmigungspflichtig (BayObLG.: JW. 1927, 2808; ebenso Schuhmacher zur Konzessionspflicht der Kraftverkehrsvereine: DRZ. 1927, 386).

3. Hotelkraftwagen, welche Gäste von der Bahn ins Hotel abholen, das nicht in derselben Ortschaft liegt, sind konzessionspflichtig, weil das Unternehmen jedermann, wenn auch unter gewissen Bedingungen, zugänglich ist (OLG. Kiel: JW. 1928, 2333 = JurR. 1928, 2075).

4. Rundfahrten, die von einem Orte ausgehen und zu dem gleichen Orte zurückkehren, sind keine Kraftfahrlinien, wenn nicht auch unterwegs Fahrgäste aufgenommen und abgegeben werden (OLG. Stuttgart: JurR. 1928, 1867).

5. § 6 dieses Gesetzes ist kein Schutzgesetz zugunsten des konzessionierten Privatunternehmens gegenüber der Reichspost (RG.: JW. 1928, 1725).

6. Aufsatz von Wolff-Williger, Die Tatbestandsmerkmale der Kraftfahrlinien, Autorecht 1928 Nr. 20.

b) Nunmehriges Recht: Kraftlinienverordnung v. 20. Okt. 1928 (RGBl. I, 380).

Oberstaatsanwalt Dittmann, München.

Die Bestrafung von Kraftfahrzeugführern kann nicht lediglich auf §§ 17 Abs. 1, 18 Abs. 1 KraftfahrzVerkVO. v. 16. März 1928 gestützt werden.

Neuerdings sind wiederholt Verurteilungen von Kraftfahrzeugführern erfolgt, ohne daß ein konkreter Übertretungsfall festgestellt wurde, lediglich unter Berufung auf § 17 Abs. 1 und § 18 Abs. 1 KraftfahrzVerkVO. Ersterer bestimmt allgemein, daß der Führer zur gehörigen Vorsicht in Leitung und Bedienung seines Fahrzeuges verpflichtet ist, und § 18 Abs. 1 schreibt vor, daß die Fahrgeschwindigkeit so einzurichten ist, „daß der Führer in der Lage bleibt, seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten“.

Die bisherige Praxis der Obergerichte hat in nahezu einheitlicher Rspr. sich auf den Standpunkt gestellt, daß die genannten Vorschriften lediglich Blankettgesetze seien, also keine selbständige Strafrechtsnorm darstellen, sondern nur den Grad des strafrechtlich erheblichen Verschuldens bestimmen, so daß eine Bestrafung allein auf sie nicht gestützt werden könne. So BayObLG.: JW. 1925, 1517[4]; KGJ. 46, 348; OLG. Düsseldorf: Recht d. Kraftf. 1927, 186; Hamburg a. a. O. S. 187 u. 1928, 216, 217; Karlsruhe a. a. O. 1928, 218; OLG. Darmstadt ebenda.

Dagegen hat das OLG. Dresden in letzter Zeit in verschiedenen Entscheidungen den Standpunkt eingenommen, daß die genannten Vorschriften selbständige Strafbestimmungen enthalten mit der Wirkung, daß schon jedes unachtsame und unvorsichtige Verhalten des Führers in der Leitung und Bedienung seines Fahrzeuges mit Strafen bedroht sei, ohne Rücksicht darauf, ob es schädliche Folgen gehabt habe oder nicht, weil eben jede Unvorsichtigkeit des Kraftfahrzeugführers eine Gefahr im Kraftfahrzeugverkehr bilde. Vgl. OLG. Dresden v. 25. Jan. 1927, 1. Nov. 1927 u. 20. März 1928: Recht des Kraftf. 1928, 217; ferner 20. Juni 1928 a. a. O. S. 287.

Diesen Ausführungen kann aus tatsächlichen und rechtlichen Gründen nicht beigetreten werden. Einmal würde der Willkür der unteren Polizeiorgane Tor und Tür geöffnet, wenn auf Grund solcher „kautschukartigen Generalklauseln“ (Isaac: JW. 1925, 1517) Anzeigen wegen unvorsichtigen Fahrens erhoben und Bestrafungen erfolgen würden, ohne daß dem Führer ein bestimmtes Delikt zur Last gelegt werden kann.

Die Auslegung erscheint aber vor allem aus Rechtsgründen unhaltbar. § 21 KraftfahrzG. stellt unter Strafe die Zuwiderhandlung gegen polizeiliche Anordnungen, die zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf öffentlichen Wegen und Plätzen erlassen werden. Unter derartige Anordnungen können aber nur solche Vorschriften fallen, die einen bestimmten, festumrissenen Tatbestand festlegen. Nicht ein Verschulden an sich, sondern die schuldhafte Herbeiführung eines bestimmten, durch Strafgesetze verpönten schädigenden Erfolges wird geahndet. Der Gesetzgeber stellt nur bestimmte durch die Vorsicht gebotene Maßnahmen unter strafrechtlichen Schutz. BayObLG.: JW. 1925, 1517; OLG Darmstadt: HessRspr. 1928, 14.

§ 17 Abs. 1 S. 1 VO. bestimmt aber nur den Grad des strafrechtlich erheblichen Verschuldens und ist als Einleitung der auf sie folgenden — festumrissene Tatbestände normierenden — polizeilichen Anordnungen zu betrachten.

Den gleichen Standpunkt vertritt auch der 1. StS. des RG. (JW. 1928, 2325), woselbst der § 17 Abs. 1 als „allgemeine Sorgfaltsregel“, dagegen nicht als strafrechtliche Norm gekennzeichnet wird.

Während also in der Auslegung des § 17 Abs. 1 das RG. sich auf den Boden der herrschenden Meinung stellt, schließt es sich in der gleichen Entscheidung hinsichtlich des § 18 Abs. 1 dem Standpunkt des OLG. Dresden an und läßt eine Bestrafung wegen Verletzung dieser Vorschrift zu. Dabei ist aber die Stellungnahme des RG. zu der Frage, ob eine Verurteilung lediglich auf § 19 Abs. 1 KraftfahrzVerkVO. gestützt werden kann — was letzten Endes der springende Punkt ist —, keineswegs klar. Er bezeichnet nämlich auf der einen Seite den § 18 Abs. 1 selbst nur als eine „ergänzende (subsidiäre) allgemeine Norm“, auf der andern Seite soll seine Verletzung die Bestrafung eines Kraftfahrers ermöglichen, auch wenn keiner der besonders geregelten Fälle der §§ 18 Abs. 2 und 3, 20, 23 Abs. 2 KraftfahrzVerkVO. vorliegt und ein Unfall nicht eingetreten ist. Hieraus scheint allerdings herzuleiten zu sein, daß das RG. allein auf Grund des § 18 Abs. 1 eine Bestrafung für zulässig hält. Dies ist in hohem Maße bedenklich. Wie soll im Einzelfalle festgestellt werden, ob der Führer sich durch Anwendung zu hoher Geschwindigkeit außerstande gesetzt hat, den nach Lage der Verhältnisse in Betracht kommenden Verpflichtungen zu genügen, wenn eine Verletzung der Verpflichtungen nicht vorliegt? Im Gegenteil: die Tatsache, daß ein Fahrer, ohne den Verkehr zu gefährden, seinen Weg zurücklegt, läßt doch gerade vermuten, daß er in der Lage ist, seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten. Die Frage, ob diese Fähigkeit vorhanden ist, hängt ja auch nicht von der Geschwindigkeit allein, sondern von einer Reihe anderer Umstände ab, wie Geschicklichkeit und Sicherheit des Führers, Beschaffenheit der Straße, Wendigkeit und Elastizität des Fahrzeugs.

Im übrigen genügen die speziellen Strafnormen der §§ 18 Abs. 2 und 3, 20 und 23 Abs. 2 KraftfahrzVerkVO. vollkommen, um einem rücksichtslosen Schnellfahren vorzubeugen, namentlich, solange die Höchstgeschwindigkeitsgrenze für geschlossene Ortschaften nicht aufgehoben ist. Wenn das RG. zur Begründung seiner Ansicht auf § 366 Nr. 2 StGB. hinweist, wonach ein übermäßiges schnelles Fahren und Reiten in Städten und Dörfern verboten ist, so ist dagegen zu sagen: Einmal stammt die Vorschrift des StGB. aus einer Zeit, in welcher das Automobil noch nicht erfunden war. Ferner dienen ja gerade die speziellen Strafnormen der KraftfahrzVerkVO., insbesondere § 18 Abs. 2 und 3, zur Regelung der Frage, wann eine unzulässige Überschreitung der Geschwindigkeit vorliegt.

Darüber hinaus den Polizeiorganen und Untergerichten eine Befugnis einzuräumen, im Einzelfalle Geschwindigkeiten für zu hoch und strafbar zu erklären, ohne daß irgendein sonstiger strafrechtlicher Verstoß vorliegt, widerspricht dem Sinn und Zweck einer dem Verkehr dienenden Gesetzgebung.

Infolgedessen ist die Vorschrift des § 18 Abs. 1 nicht anders zu bewerten, als diejenige des § 17 Abs. 1, nämlich als Einleitung der auf sie folgenden, konkrete Tatbestände normierenden polizeilichen Anordnungen, als allgemeine Richtlinien für das Maß der Sorgfaltspflicht, deren Bedeutung darin liegt, daß der Führer sich bei Verletzung eines Strafgesetzes oder einer polizeilichen Vorschrift nicht darauf berufen kann, er habe angesichts der von ihm angewandten Geschwindigkeit nicht anders handeln können (vgl. Müller, Anm. 2 zu § 18 KraftfahrzVerkVO.; OLG. Karlsruhe: Bad. Rechtspraxis 1928, 46). Voraussetzung einer Bestrafung bleibt, daß er einer bestimmten Strafnorm zuwidergehandelt hat. Es geht nicht an, auf dem Umweg über § 18 Abs. 1 Handlungen, die an sich nicht unter Strafe gestellt sind, für strafbar zu erklären (vgl. OLG. Hamburg: Recht d. Kraftf. 1928, 216 Nr. 281; ferner Anm. der Schriftleitung zu OLG. Dresden a. a. O. S. 288).

RA. Dr. Alfred Carlebach, Berlin.

Übergang des Versicherungsvertrages auf den Erwerber eines Handelsgeschäftes gem. § 25 HGB.

Obige Frage ist von mir JW. 1927, 1672 ff. und darauf von Josef: JW. 1928, 2603 behandelt. Sie bedarf m. E. noch einer kurzen ergänzenden Erörterung.

Wie die Frage wörtlich gestellt ist, muß sie verneint werden. § 25 HGB. kann überhaupt nicht die Grundlage eines Versicherungsüberganges sein. Diese Bestimmung regelt nur das Verhältnis des Erwerbers des Handelsgeschäftes zu Dritten, nicht zum Veräußerer. Sie bringt ohne Rücksicht auf das Innenverhältnis zwischen dem Veräußerer und Erwerber, nach dem vielleicht die Aktiven und Passiven beim Veräußerer bleiben, eine Haftung des Erwerbers Dritten gegenüber und die Annahme, daß Forderungen des Veräußerers Dritten gegenüber als auf den Erwerber übergegangen gelten (vgl. RG.: JW. 1911, 551[37]). Ein eigentlicher Übergang des Versicherungsvertrages auf den Erwerber kann daher auf Grund des § 25 HGB. überhaupt nicht in Frage kommen. Das ist sehr wichtig; denn daraus folgt, daß wenn man in irgendeinem Einzelfalle eine Haftung des Erwerbers aus § 25 HGB. annimmt, die nach § 69 VVG. nicht begründet wäre, dann der Erwerber noch immer nicht als Versicherungsnehmer anzusehen ist, was bekanntlich in vielen Beziehungen sehr erheblich ist.

Andererseits ist § 25 HGB. eine Sondervorschrift, die beim Vorliegen ihrer besonderen Tatbestandsmerkmale anzuwenden ist,

wenn dadurch in diesem Falle auch etwas andere Ergebnisse herauskommen als durch die Anwendung der §§ 68, 69 VVG. Mit dem speziellen Versicherungsrecht hat § 25 HGB. an sich nichts zu tun, ist vielmehr allgemeinen Rechtens. Es besteht aber keinerlei Anlaß, § 25 HGB. beim Versicherungsvertrage nicht anzuwenden, da die fragliche Materie, nämlich die Rechtsfolgen der Fortführung eines Handelsgeschäftes unter derselben Firma, im VVG. und den Versicherungsbedingungen keine besondere Regelung erfahren hat, m. E. auch kein stillschweigender Ausschluß der Anwendbarkeit des § 25 erkennbar ist. Dies zugrunde gelegt ergeben sich z. B. folgende Fälle der Anwendbarkeit des § 25 HGB.:

Es hat ein Kaufmann ein Geschäft, bei dem die Scheiben des Mietsladens versichert sind, verkauft, und der Erwerber führt es unter derselben Firma weiter; der Veräußerer ist aber noch Mieter und haftet dem Hauswirt noch für die Scheibe, so daß § 68 VVG. noch nicht zur Anwendung kommt. Dann kann sich der Versicherer wegen der Prämie auf Grund des § 25 HGB. an den nach VVG. auch in Zukunft haftungsfrei bleibenden Erwerber halten, wobei die Frage, welche Rechte er aus der Übergabe der Sache an den Erwerber herleiten kann, hier unerörtert bleiben mag. Fälle dieser Art, die das Nebeneinander von § 68 VVG. und § 25 HGB. zeigen, sind nicht allzu häufig. Viel häufiger ist die Anwendbarkeit des § 25 HGB. bei einem Tatbestand, für den an sich § 69 VVG. gelten würde. Nach der herrschenden (RG. 84, 409 = JW. 1914, 839; 114, 316 = JW. 1927, 172), allerdings umstrittenen, Meinung verlangt die Anwendbarkeit des § 69 den Eigentumsübergang. Die Voraussetzungen des § 25 HGB. können aber erfüllt sein, bevor das Eigentum übergegangen ist, z. B. wenn ein versichertes Warenlager mit der Maßgabe verkauft ist, daß das Eigentum erst nach Zahlung des gestundeten Kaufpreises übergehen soll. Dann kann der Erwerber auf Grund des § 25 HGB. schon vor Übergang des Eigentums für die Prämie in Anspruch genommen werden. Solche Fälle sind viel auffälliger als der zuerst angeführte Fall, weil es sich hier um eine Haftung des Erwerbers handelt, die grundsätzlich auch in § 69 VVG. vorgesehen ist, so daß diese positive Bestimmung scheinbar beeinflußt wird, während in jenem Falle eine Haftung nach VVG. eben nicht in Frage käme, auch nicht späterhin, so daß nicht der — allerdings irrtümliche — Anschein erweckt würde, als solle ein Spezialgesetz von einem allgemeinen geändert werden. Tatsächlich liegt aber letzteres überhaupt nicht vor. Ein eigentlicher Übergang des Vertrages auf den Erwerber findet eben nach § 25 HGB. nicht statt, nur eine Haftung des Erwerbers für Prämienschulden des Veräußerers auf Grund des besonderen firmenrechtlichen Tatbestandes.

Gemäß § 25 HGB. gilt auch, und zwar in beiden erwähnten Fällen, die evtl. Forderung aus dem Versicherungsvertrage als auf den Erwerber übergegangen, während natürlich in dem Falle des unter Eigentumsvorbehalt veräußerten Warenlagers im Innenverhältnis der Erwerber die Versicherungssumme dem Veräußerer herausgeben muß.

RA. Dr. Martin Lesser, Berlin.

Vereinigungen.

International Law Association (Deutsche Landesgruppe). **Wissenschaftliche Gesellschaft für Luftfahrt E. V.** (Rechtskommission). **Comité Juridique International de l'Aviation** (Deutsche Gruppe).

(Gemeinsame Sitzung v. 26. Nov. 1928.)

Vorsitzender Reichsgerichtspräsident Prof. Dr. Simons.

1. RA. Dr. Siegfried Wille, München: Verhandlungen des 35. Deutschen Juristentages betr. die Luftfahrt (vgl. oben S. 3155).
2. Geh. RegR. Prof. Dr. Schreiber, Königsberg: Luftjuristische Reiseeindrücke in den Vereinigten Staaten von Amerika.
3. Syndikus der Deutschen Luft-Hansa-AktG., Dr. Hermann Döring: Änderung und Vereinheitlichung der internationalen Grundlagen des öffentlichen Luftrechts unter besonderer Berücksichtigung der Frage, ob und unter welchen Bedingungen sich für Deutschland der Beitritt zu den großen Luftverkehrsverträgen, vornehmlich dem Pariser Luftverkehrsabkommen, empfiehlt (vgl. oben S. 3153).

An der sehr interessanten Aussprache beteiligten sich: RGPräs. Prof. Dr. Simons, Leipzig; Geh. JR. Prof. Dr. Niemeyer, Kiel; Ministerialdirigent im Reichsverkehrsministerium Dr. Brandenburg u. a. Alle Redner der Aussprache betonten die Wichtigkeit der aufgeworfenen Fragen für die deutsche Luftschiffahrt wie für die internationale Luftschiffahrt, sie kamen ferner darin überein, daß die deutsche Landesgruppe der International Law Association sich um den Weltverkehr verdient machen würde, wenn sie die Initiative ergreifen und den Entwurf eines Weltluftabkommens vorbereiten würde.

Schrifttum.

Luftrecht.

Dr. jur. **Hermann Döring: Die Luftversicherung: Entwicklung, Recht und Technik.** Heft XLII der Veröffentlichungen des deutschen Vereins für Versicherungswissenschaft. Berlin 1928. E. S. Mittler & Sohn.

Das Wirtschaftsrecht ist für den Praktiker wie für den Theoretiker der Jurisprudenz nirgends interessanter als dort, wo seine realen Unterlagen noch im Werden und Wachsen sind. Darum wird jeder Jurist dies Buch mit Spannung zur Hand nehmen, ein Werk, zu dessen Abfassung niemand berufener sein konnte als der vielerfahrene Generalsekretär der „Deutschen Lufthansa". Freilich: nur zuviel weiß der Autor von seinem Gegenstand. Die Menge des in wenig über 200 Seiten gepreßten Datenmaterials ist geradezu erdrückend. Auch mußte bei der gewählten gesamt-versicherungswissenschaftlichen Behandlung — Geschichte, Technik und Recht — in so engem Rahmen notwendig das eine oder das andere zu kurz kommen. Hier, glaube ich, ist das Recht zu kurz gekommen.

Der „Allgemeine Teil" (A) hält Geschichte, technische und rechtliche Grundlagen äußerlich (in drei Abschnitten) auseinander. Aber Punkt 11 der „Technischen Grundlagen" (S. 53) behandelt die an die Versicherungsbedingungen zu stellenden Anforderungen, also ein eminent rechtspolitisches Thema. Und das auf nicht ganz einer Seite. Daß die Bedingungen dieses eben erst entstehenden, schwierigen und vielgestaltigen Versicherungszweiges „so einfach wie möglich gehalten sein müssen", ist nicht zuzugeben. Daß sie aber, wenn sie dieser Anforderung genügen, „sich jeder Besonderheit leicht müssen anpassen können", ist schlechtweg unmöglich. Wenn die üblichen Bedingungen „regelmäßig nicht von normalen, sondern von ungünstigen Betriebsverhältnissen ausgehen" — der Autor findet das „wohl wirklich angebracht" —, dann werden die guten Risiken planmäßig benachteiligt; das muß, wenn es diesen Risikenträgern einmal klar ist, zur Antiselektion führen. Es bedarf keiner Ausführung, daß die Versicherungsbedingungen die Wahrung „günstiger Betriebsverhältnisse", das heißt die Beobachtung aller gebotenen Vorsichten, in anderer Weise sicherstellen können und müssen, als dadurch, daß ihr Normengehalt auf die Präsumierung ungünstiger Verhältnisse abgestellt wird. — Die „Rechtlichen Grundlagen" des „Allgemeinen Teiles" behandeln das internationale Recht und die Landesrechte (unter diesen natürlich mit besonderer Ausführlichkeit das deutsche Reichsrecht). Da und dort steht aber — dem Buchtitel zuwider — das Recht des Luftverkehrs im Vordergrund: „Ein eigentliches internationales Luftversicherungsrecht gibt es vorläufig nicht" (S. 59), das deutsche „Versicherungsrecht hat durch die Luftfahrtversicherung bisher keine Veränderung erfahren" (S. 69) und „auch in den Gesetzen des Auslandes finden sich nur wenige Anfänge eines Luftversicherungsrechtes" (S. 73). Es ist dem Autor dahin zuzustimmen, daß die Vorschriften des VVG. über die Transportversicherung hier nicht sinngemäß angewendet werden dürfen; der § 129 läßt ja als „Transport" i. S. des Gesetzes nur die Güterbeförderung zu Lande oder auf Binnengewässern und die Binnenschiffahrt gelten[1]). Auch darin hat Verf. Recht, daß die Schiffahrt im Luft-

---

[1]) Das gilt auch für das (nachgebildete) österreichische VVG. Deshalb ist in Österreich vor kurzem durch Gesetzesverordnung die Luft-Kargo- und Luft-Kaskoversicherung von der Zwangskraft der allgemeinen und der Schadensversicherungsvorschriften des VVG. ausgenommen worden.

meer nicht der Seeschiffahrt (§§ 778 ff. HGB.) gleichgehalten werden kann. Was er aber aus diesen richtigen Feststellungen ableitet, ist handgreiflich unrichtig. „Damit finden auch die Bestimmungen über die Form des Versicherungsabschlusses und die vorläufige Deckungszusage Anwendung" (S. 69). Solche „Bestimmungen" gibt es gar nicht; der Versicherungsvertrag ist formfrei, die vorläufige Deckungszusage ist dem VVG. unbekannt. „Nach dem Gesetz (§§ 1, 3, 35, 38 VVG.) sind die Ausfertigung und Einlösung des Versicherungsscheines Vorbedingungen für das Inkrafttreten des Versicherungsvertrages, soweit nicht etwas anderes vereinbart ist." Das „Inkrafttreten des Versicherungsvertrages" — gemeint ist der Beginn der Haftung des Versicherers — hat mit den hier zitierten Gesetzesstellen gar nichts zu schaffen; hierüber bestimmt nur § 7 und dies nur für kalendermäßige Versicherungen. Was dann noch an der Hand von drei RGEntsch. über die Deckungszusage, über mündlichen Vertragsabschluß und über die Auslegung der Versicherungsbedingungen gesagt wird, ist gar zu wenig — der ganze Abschnitt umfaßt eine Seite —, wenn dann gerade diese allgemeinen Fragen für das Luftversicherungsrecht von Bedeutung sind.

Die folgenden Teile „Sozialversicherung" (B) und „Privatversicherung" (C) schlingen Technisches und Rechtliches ineinander, auch hier in weitem Umfange nicht die Luftversicherung, sondern den Luftverkehr selbst behandelnd. Einzelnes ist nicht wohl verständlich. So die Forderung des Verf., daß gewisse Risikoausschlüsse „durch einen Regreßanspruch des Versicherers gegen den Versicherungsnehmer, bzw. den, der die Übertretung vornimmt, ersetzt werden" sollen (S. 169). Der Regreßanspruch gegen den dritten Ersatzpflichtigen steht dem Versicherer schon nach § 67 VVG. zu. (So denn auch S. 204.) Aber ein Regreß des Versicherers gegen den Versicherungsnehmer, darauf gegründet, daß er eben diesem Ersatz leisten muß? Vielleicht ist es die Gedrungenheit der Darstellung, die hier den Gedanken des Autors verdunkelt. Oder: der Autor sieht die Frage der fahrlässigen Herbeiführung des Versicherungsfalles mit Recht „im Vordergrunde aller Überlegungen". Aber: „Die in Deutschland für die Luft-Kaskoversicherung maßgebenden §§ 1 bis 80 VVG. enthalten darüber nichts" (S. 189). Und § 61 VVG.? Der Autor unterscheidet „technische" (S. 190) und „rechtliche" Bedingungen (S. 193) der Haftung. Aber **jede** Risikobedingung ist „rechtliche" Bedingung. S. 196: „Als Versicherungswert gilt bei der deutschen Schadensversicherung der Wert der Sache zur Zeit des Eintritts des Versicherungsfalles (§ 52 VVG.)." Aber der § 52 hat den **jeweiligen** Sachwert im Auge; vielleicht denkt hier der Autor an die Unterversicherung (§ 56). „Billig ist es, in allen Zweifelsfällen die Entscheidung je einem Sachverständigen des Versicherers und des Versicherungsnehmers zu überlassen, die, wenn sie sich nicht einigen können, einen Obmann wählen" (S. 203). Soll etwa das Gesetz das Sachverständigenverfahren (§ 64) zwingend vorschreiben und das gar für „**alle** Zweifelsfälle"? — „Doch hat man auch hier, soweit es sich um Üblichkeiten (?) handelt, anzunehmen, daß ein Aufgeben i. S. des VVG. nicht stattfindet" (S. 205). Der Autor spricht hier vom Aufgeben des Rechtes nach § 67 Abs. 1 Satz 2 und will diese Rechtsnorm ausgeschaltet wissen, wenn **nach Abschluß des Versicherungsvertrages** ein Abkommen getroffen wird, das die Schadensersatzhaftung der Flugplatzverwaltung ausschließt. Das ist unhaltbar. „Tatsächlich wird sich Luftfahrt und Luftkaskoversicherung bis auf weiteres nur durchführen lassen, wenn beide Parteien sich mit halbwegs annehmbaren Bedingungen begnügen" (S. 206). Das gilt gewiß nicht nur „bis auf weiteres".

Alles in allem: eine reiche, überreiche Materialiensammlung, nicht nur als Nachschlagewerk nützlich, sondern von dauerndem entwicklungsgeschichtlichen Wert, dazu eine belehrende und geradezu spannende Lektüre für jedermann, der sich für die Luftfahrt interessiert, und das ist jedermann. Aber kein wissenschaftliches Werk. Vielleicht ist für ein solches in diesem Stoffbereich auch die Zeit noch gar nicht gekommen.

Sektionschef i. R. Prof. Dr. **Albert Ehrenzweig**, Wien.

Luftrecht einschließlich Luftverkehrsgesetz und Pariser Luftverkehrsabkommen. Erläutert von Dr. **Rudolf Busse.** Guttentagsche Sammlung Nr. 170. Berlin 1928. 466 S. Verlag Walter de Gruyter & Co. In Leinen geb. 10 ℳ.

Es ist sehr erfreulich, daß hier ein Kompendium des Luftrechts erscheint und dadurch das Interesse an dieser neuen, immer mehr an Bedeutung gewinnenden Rechtsdisziplin gefördert wird. Das vorliegende Buch bringt in einem deutschen und internationalen Teil einen klaren Überblick über das gesamte Luftrecht und zeigt hierbei, wie das Luftrecht in die verschiedensten Gebiete der Rspr. und Verwaltung eingreift. Eine systematische Übersicht behandelt zunächst die verschiedenen Zweige des privaten Rechts (wie Personenrecht, Sachenrecht, Schuldverhältnisse) und des öffentlichen Rechts (wie Staatsrecht, Strafrecht, freiwillige Gerichtsbarkeit, Gewerbe- und Verkehrspolizei und besonders Völkerrecht). Auch das Patentrecht kommt zu Wort. In einem zweiten Abschnitt wird das LuftvG. von 1922 mit seinen vielen neuen Ergänzungsbestimmungen erläutert. Ein weiterer Abschnitt bringt den VV. und seine gesetzgeberischen Auswirkungen auf Grund der Pariser Luftfahrtvereinbarungen vom Mai 1926. In dem internationalen Teil folgen die sämtlichen elf Sonderabkommen, die das Deutsche Reich in den letzten Jahren mit den Nachbarstaaten geschlossen hat. Das Buch wird auch dadurch wertvoll, daß es ferner die wichtigen internationalen Verbandsabkommen der Commission internationale de la navigation aérienne (CINA), der International Air Traffic Association (JATA) und der Fédération aéronautique internationale (FAI) bringt. Aus der rechtsvergleichenden Staatenübersicht am Schlusse des Buches ersieht man, wie das Luftrecht schon Gemeingut der Gesetzgebung aller Staaten geworden ist. Dem geschickt angelegten Buche kann man eine weite Verbreitung wünschen.

D. S.

Kraftfahrzeugrecht.

Dr. **Fritz Müller**, Geh. Regierungsrat, Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium: **Automobilgesetz** nebst den einschlägigen Nebenbestimmungen. 3. erweiterte Auflage. Stilkes Rechtsbibliothek Nr. 44. 1008 S. Preis geb. 20 ℳ.

Wieder ist seit dem Erscheinen der zweiten Auflage ein Jahr verflossen und schon liegt die dritte Auflage vor uns. Verfasser und Verleger sind darauf bedacht, mit der Gesetzgebung, die fortwährend in Fluß ist, Schritt zu halten. Die Neufassung der KraftfahrzVerkVO. v. 16. März 1928, das neue KraftfahrzStG. v. 21. Dez. 1927 mit seiner AusfVO. und andere Neuerungen wurden berücksichtigt. Abgesehen von einer unbedeutenden Änderung oder vielmehr Ergänzung der VerkVO. durch die VO. des RVerkM. v. 13. Juli 1928 (RGBl. 204) und von den neuen AusfBest. zum Kraftfahrz-StG. v. 29. Mai 1928 (RMinBl. S. 301) weist das Buch den neuesten Stand der Gesetzgebung auf. Auch die neuen Vorschriften sind in der bekannt gründlichen Weise erläutert. Ohne daß der Preis des Werkes erhöht wurde, ist dieses wieder um mehr als 100 Seiten stärker geworden. Für die mit der Technik des Kraftfahrzeugs nicht vertrauten Juristen wird besonders auch der nunmehr im Buche gebrachte technische Leitfaden von Wert sein; in ihm sind die wichtigeren technischen Begriffe und die Bestandteile des Kraftfahrzeugs unter Beifügung lehrreicher Abbildungen in kurzer, aber klarer Beschreibung dargestellt.

Was über den Wert und die Brauchbarkeit des Buches zu sagen ist, habe ich bei Besprechung der ersten und zweiten Auflage bereits hervorgehoben (JW. 1927, 642; 1928, 2791). Einer Empfehlung bedarf es sicher nicht mehr; denn ich bin überzeugt, daß jedes Gericht und jedes Amt, das mit dem Kraftfahrwesen einigermaßen befaßt ist, das Buch als zuverlässiges, aber auch notwendiges Hilfsmittel zu Rate zieht. Auch dem Kraftfahrer selbst wird es manchen Zweifel lösen und die besten Dienste tun.

ObLGR. Dr. **Bezold**, München.

Zahlenanhang und Ergänzungen zum Rechtstaschenbuch für den Kraftverkehr. Von Dr. jur. **P. Weitz** †. Ausgabe vom 1. Nov. 1928 von Dr. jur. **E. Oberländer** und Oberstlandesgerichtsrat Dr. **A. Bezold.** Stuttgart 1928. Verlag für Wirtschaft und Verkehr.

Das Rechtstaschenbuch ist bereits JW. 1928, 550 von RA. Dr. Wille angezeigt. Das dort über die praktische Brauchbarkeit Gesagte gilt in gleichem Maße auch für den von **Oberländer** und **Bezold** bearbeiteten sog. Zahlenanhang, von dem jetzt die 2. Aufl. (Stand vom 1. Nov. 1928) vorliegt. Auf zweierlei mag hier noch besonders hingewiesen werden:

1. gilt es vor einem naheliegenden Irrtum zu warnen, der durch den Namen „Zahlenanhang" leicht hervorgerufen werden könnte. Die Zahlenangaben aus dem Hauptwerke, über deren Veränderungen infolge der wirtschaftlichen und rechtlichen Lage der Anhang unterrichtet, nehmen nur den geringsten Teil des Buches ein. Außerdem werden in dem Anhang ganz allgemeine Fragen behandelt, die infolge häufiger Ergänzungen sich nicht für die Darstellung in dem Hauptwerke eignen. Ferner sind selbstverständlich alle seit Erscheinen des Hauptteiles neu geregelten Fragen in dem Anhang — meist unter Hinzufügung der Rechtsquellen — eingehend dargestellt;

2. aber muß dem Verlag dafür gedankt werden, daß er von einer völligen Neuauflage abgesehen hat. Wohl die meisten Besitzer des Hauptteiles werden weit lieber den preiswerten Zahlenanhang als eine Neuauflage des ganzen Buches erwerben. Durch zweckmäßige Verweisung auf die Seiten des Hauptwerkes und die Möglichkeit, den Zahlenanhang durch eine Lasche mit dem Hauptteil zu verbinden, hat der Besitzer von Hauptteil und Zahlenanhang ein stets auf dem laufenden befindliches Werk aus einem Guß.

Der Verlag hat in Aussicht genommen, durch fortlaufend erscheinende Zahlenanhänge, die im Abonnement bezogen werden können, auch für die Zukunft die fortdauernde Brauchbarkeit des Werkes zu gewährleisten. D. S.

Dipl.-Ing. **Otto Wawrziniok**, ord. Prof. a. d. Techn. Hochschule Dresden, Direktor des Instituts f. Kraftfahrwesen: **Mitteilungen des Instituts für Kraftfahrwesen der Sächs. Techn. Hochschule Dresden.** V. Sammelband. 484 S. Berlin 1928. Verlag Klasing & Co. Preis 15 ℳ.

In den letzten Jahren wurden wiederholt von Automobilklubs und auch von Behörden kraftfahrtechnische Kurse für Richter, Staatsanwälte, Verwaltungsbeamte und Rechtsanwälte zu dem Zwecke veranstaltet, den Teilnehmern einen Einblick in den technischen Bau, die Betriebseigenschaften und die Arbeitsweise des Kraftfahrzeugs zu verschaffen, sowie ihnen auch praktisch zu zeigen, wie sich der Verkehr auf den öffentlichen Wegen abspielt, wie für den Kraftfahrer die vielerlei Gefahren entstehen und wie er sie abzuwenden nach Kräften bemüht ist. Einer der bedeutendsten dieser Kurse war der von der Sächs. Technischen Hochschule Dresden in der Zeit vom 30. Mai bis 4. Juni abgehaltene. Professoren, Techniker, hohe Beamte und Rechtsanwälte vermittelten durch tiefgründige Vorträge den Teilnehmern reiches Wissen.

Diese Vorträge gesammelt und auch denen, die am Kurse nicht teilnehmen konnten, zugänglich gemacht zu haben, ist das Verdienst des Hauptbeteiligten, des Dipl.-Ing. und ord. Prof. Wawrziniok. In dem umfangreichen Buche findet man Aufklärung über alles auf dem Gebiete des Kraftfahrzeugwesens Wissenswerte. Es seien nur einige Verhandlungsgegenstände hier mitgeteilt: Bau, Ausrüstung, Eigenschaften, Betrieb der Kraftfahrzeuge, Zündung, Vergaser, Messung und Schätzung von Fahrgeschwindigkeiten, Ermittlung der Bremswege, Psychotechnik des Kraftfahrers, besondere Unfallursachen, KraftfahrzG., VerkVO., Kraftfahrzeugdelikte, Chemie der Kraftstoffe, Anlage, Ausführung und Unterhaltung der Straßen usw. Die Aufnahme zahlreicher Abbildungen und Skizzen erleichtert in hohem Maße das Verständnis der Ausführungen. Ein gutes Inhaltsverzeichnis leistet beim Gebrauche des Buches treffliche Dienste.

ObLGR. Dr. Bezold, München.

Eisenbahnrecht.

Die Eisenbahnverkehrsordnung v. 16. Mai 1928 mit allgemeinen Ausführungsbestimmungen sowie dem internationalen Übereinkommen über den Frachtverkehr und dem internationalen Übereinkommen über den Personen- und Gepäckverkehr v. 23. Oktober 1924[1]). Textausgabe mit Anmerkungen. 4. Auflage. Nach dem Tode von Dr. jur. **Blume** herausgegeben mit Anmerkungen von Dr. jur. **W. Weirauch**, Direktor der Reichsbahngesellschaft. 482 S. Kl.-8⁰. Berlin und Leipzig 1928. Walter de Gruyter & Co. Preis 9 ℳ.

Eisenbahnverkehrsordnung v. 16. Mai 1928. Erläutert von Dr. jur. **Wolfgang Richter.** 719 S. Kl.-8⁰. Mannheim, Berlin, Leipzig. J. Bensheimer. Preis 18 ℳ.

Nach dem Kommentar zur EVO. von Kittel, Friebe und Hay, der gleichzeitig mit dem Inkrafttreten der EVO. am 1. Okt. 1928 erschienen ist (vgl. die Besprechung JW. 1928, 2313 ff.), sind in rascher Folge die beiden vorstehenden Komm. veröffentlicht worden. Der erstere ist als Komm. der früheren EVO. v. 23. Dez. 1908 den Lesern der JW. bekannt. Die dritte, im Jahre 1926 erschienene Auflage ist in JW. 1927, 755 besprochen. Die neue Auflage war erforderlich infolge der vollständigen Umarbeitung der EVO. im Jahre 1928, deren neuer Text nunmehr den Erläuterungen zugrunde gelegt ist. Die äußere Anordnung, das bequeme, handliche Taschenformat der früheren Auflagen sind beibehalten. Auch die Erläuterungen sind, wie Stichproben zeigen, soweit wesentliche Änderungen nicht vorlagen, aus der dritten Auflage übernommen und durch die Nachweise der Literatur und Rspr. der Jahre 1926—1928 ergänzt. Die sachlichen Änderungen sind neu erläutert worden. Ich greife die sehr wesentliche und m. E. recht bedenkliche Änderung des § 60 (3) heraus, wonach Frachtzuschläge nicht erhoben werden dürfen, wenn der Absender einen Irrtum nachweist. Die Entstehung und die Bedeutung dieser Änderung wird in Anm. 15 zu § 60, S. 218, 219 sehr eingehend dargestellt. Der Verf. bemerkt m. E. sehr richtig, daß diese Änderung gegenüber der früheren klaren Fassung keinen Fortschritt bedeutet. Ich kann dem nur in vollstem Umfang beistimmen und will nur hoffen, daß keine ernsteren Folgen entstehen, wenn der Verfrachter, gestützt auf diese Bestimmung, „irrtümliche Angaben“ bei Aufgabe betriebsgefährlicher Gegenstände macht. Dem Kommentar sind als Anlagen die Texte der §§ 453—472 HGB. und der seit Besprechung der 3. Aufl. der EVO. in Kraft getretenen JÜG. und JÜP. beigefügt.

Zu der anerkennenden Kritik, mit der ich die früheren Auflagen dieses trefflichen Kommentars in der JW. begrüßt habe, kann ich Neues nicht hinzufügen. Ich zweifle nicht, daß auch die vierte Auflage ihren Weg nicht nur bei den Eisenbahnen, sondern bei den Gerichten und Anwälten und in den Kreisen des Handelsstandes machen wird.

Der an zweiter Stelle aufgeführte Kommentar ist anders angeordnet als der vorstehende und der von Kittel, Friebe und Hay. Von den 719 Seiten des Buches enthalten S. 1—99 einen Abdruck der EVO., die S. 474—685 Abdrucke der AusfBest. zur EVO., des JÜG. und des JÜP. Der Verleger erklärt in einem dem Buch beiliegenden roten Zettel, er werde spätere AusfBest. zur EVO. als Nachträge herausgeben. Der Kommentar zur EVO. befindet sich auf S. 99—473. Selbstverständlich enthält er wiederum, und zwar in fetter Schrift, den Text der EVO. Diese Zusammenstellung ergibt, daß der bei weitem größte Teil des Buches eine Arbeit des Setzers und des Druckers ist.

Die Erläuterungen, zu denen allein die Kritik Stellung nehmen muß, sind teils längere oder kürzere Vorbemerkungen zu den einzelnen Abschnitten der EVO., teils Anmerkungen zu den einzelnen Paragraphen. In den Vorbemerkungen gibt der Verf. den Inhalt des Abschnitts kurz wieder. Eine Ausnahme machen die Vorbemerkungen zu Abschnitt VIII (S. 208—219), die eine zusammenfassende Darstellung des Wesens des Frachtgeschäfts der Eisenbahnen enthalten. Die Erläuterungen haben die Form von Abhandlungen, deren Benutzung dadurch erschwert wird, daß der Text nicht auf die erläuterten Stichworte durch Zahlen hinweist. Nun ist es überhaupt recht schwer, sich in diesen Erläuterungen zurechtzufinden. Sie enthalten an zahlreichen Stellen Hinweise auf andere Paragraphen der EVO., auf Stellen des HGB., BGB., das überhaupt m. E. viel zu oft zum Vergleich mit der EVO. herangezogen wird, ferner auf die beiden oben zitierten internationalen Übereinkommen, auf Entscheidungen der Gerichte und Hinweise auf die einschlägige Literatur. Die Kontrolle aller dieser Hinweise ist natürlich außerordentlich zeitraubend. Dazu kommt, daß sich Wiederholungen gar nicht vermeiden lassen. In sachlicher Beziehung habe ich — natürlich nur nach Stichproben — keinerlei Neues gefunden, ebenso enthält sich der Verf. fast durchgehend der Kritik. Ich verweise z. B. auf die Erläuterungen der Kostbarkeitsfrage in § 54 EVO. Die Ausführungen des Verf. sind vielfach recht anfechtbar und nichts weniger als klar. Hier muß streng auseinandergehalten werden die Zeit der Geldentwertung, während und nach dem Kriege und die Zeit der festen Währung vor dem Kriege und nach der Stabilisierung. Nur während der Geldentwertungszeit machte die Bestimmung des Begriffs Kostbarkeit Schwierigkeiten. Hier hätte wohl auch die abweichende Stellung des JÜG. zu dieser Frage wenigstens erwähnt werden sollen. Die Bedeutung der Änderung des § 60 (3) EVO. durch Einfügung des Irrtums (s. oben) ist dem Verf. offenbar nicht klar geworden. Gegen die Erläuterungen und die Vorbemerkung zu § 9 (Wesen des Personenbeförderungsvertrags) ließe sich allerhand einwenden. Im ganzen habe ich den Eindruck, daß der Verf. ungeachtet aller Mühe und allen Fleißes eine Arbeit geliefert hat, deren Anordnung nicht glücklich ist und schon deswegen den praktischen Gebrauch erschwert. Ob sie wissenschaftlich von Bedeutung ist, lasse ich dahingestellt.

Wirkl. Geh. Rat Prof. Dr. v. der Leyen, Berlin-Wilmersdorf.

Sonstiges Verkehrsrecht.

Dr. Weiler: Der Straßenverkehr. Textausgabe aller den Straßenverkehr betreffenden gesetzlichen Vorschriften einschließlich der Vollzugsbestimmungen unter besonderer Berücksichtigung Bayerns. Ludwigshafen a. Rh. 1927. Verlag J. Waldkirch & Cie. mbH.

Das Buch enthält, jedenfalls, soweit Bayern in Betracht kommt, alle Vorschriften, die für den Straßenverkehr von Wichtigkeit sein können. Behörden und Anwälte können dem Verf. für den unendlichen Fleiß dankbar sein, der dieses seit langem erwünschte Nachschlagewerk hat entstehen lassen. Das Buch zeigt die ungeheure Flut von Gesetzen und Verordnungen, die auf den Kraftfahrer hereinbricht und deren Welle auch heute noch nicht abebbt; von dem Kraftfahrer wird verlangt, daß er diese Gesetze und Verordnungen alle kennt. Man rechnet es ihm nach der jetzigen Rspr. als Verschulden an, wenn er auch nur gegen eine dieser vielen Bestimmungen verstößt: — ein unhaltbarer Zustand, denn was ein Jurist mit unendlicher Geduld und Mühsal erst zusammensuchen muß, kann unmöglich bei Laien als bekannt vorausgesetzt oder verlangt werden. Dabei fehlen noch die Vorschriften der übrigen Länder, Städte, Kreise und Provinzen. Wie viele Bände wird es erst geben, wenn das alles gesammelt und gedruckt ist. Eine Mahnung zur Schaffung eines einheitlichen Verkehrsrechts.

RA. Dr. Bruno Louis, Hamburg.

---

[1]) An diesem Tag sind die beiden Übereinkommen unterzeichnet. Die im Titel angegebenen Daten sind die der Veröffentlichung im Reichsgesetzblatt.

Postbeamtenrecht.

Dr. jur. Niggl, Präsident der Oberpostdirektion Nürnberg: Die Amtsverantwortlichkeit der Reichspostbeamten. 13. Band der „Post und Telegraphie in Wissenschaft und Praxis“. 1927. R. von Deckers Verlag. Preis 4,10 ℳ.

Der auf postrechtlichem Gebiet wohlbekannte Verf. versteht unter Amtsverantwortlichkeit die Gesamtheit der straf-, disziplinar- und vermögensrechtlichen Folgen, die sich aus Verletzung von Amts- und Dienstpflichten der Reichspostbeamten einschließlich der Telegraphen- (Fernsprech-) Beamten ergeben. Es ist zu begrüßen, daß ein mit dem postrechtlichen Sonderrecht durch wissenschaftliche und praktische Tätigkeit Vertrauter diese Darstellung unternommen hat. Die Bemerkung im Vorwort, aus Raummangel sei die Fülle des Stoffes nicht erschöpfend behandelt, kann nur auf die Art der Darstellung bezogen werden. Jedenfalls ist der ganze Fragenkomplex in vorbildlicher Kürze und Klarheit unter Berücksichtigung der neusten Rspr. und des Schrifttums behandelt. Die meisten Darlegungen sind in den Fußnoten durch die oberstrichterliche Rspr. belegt. Wenn (S. 20) eine dem Gesetz nicht bekannte Unterscheidung zwischen Amtspflicht (Gesamtheit der aus allgemeinen Staatsgesetzen, der allgemeinen Rechtsordnung, folgenden Pflichten) und Dienstpflicht (Gesamtheit der durch Gesetz, Verordnung, Dienstbefehl übertragenen besonderen Dienstobliegenheiten) aufgestellt wird, so dürfte diese Unterscheidung von wesentlicher praktischer Bedeutung kaum sein. Beide Begriffe überschneiden sich. Die Verletzung der Amts- wie der Dienstpflicht zieht meist neben strafrechtlichen und disziplinaren Folgen auch vermögensrechtliche Haftpflicht nach sich. Die Gerichte neigen dazu, auch reine Dienstpflichten als Amtspflichten gegenüber dem dritten Geschädigten i. S. des § 839 BGB. aufzufassen. Erscheinen doch die meisten Dienstvorschriften einer Verkehrsanstalt, die für Dritte Geschäfte ausführt, neben der Dienstordnung geeignet und im Zweifel auch dazu bestimmt, die Belange des Publikums zu sichern.

Mit Dank zu erkennen ist es, auch mit Rücksicht auf die flüssige und streitige Grenze zwischen privatem und öffentlichem Recht, daß den Hauptabschnitten die maßgeblichen Entsch. im Wortlaut auszugsweise folgen. Vermißt wird dies S. 18/19, wo gegen die Auffassung des RG. (RGSt. 49, 111) zu § 359 StGB. Stellung genommen wird. Auch der nur mechanisch Tätige, nicht als Beamter Berufene, z. B. Briefkastenleerer, soll strafrechtlich als Beamter gelten, weil auch dieser Teil der Beförderung eine Verrichtung öffentlicher Art sei. Hierüber wird sich streiten lassen. Schon rein gefühlsmäßig mit Rücksicht auf die Zurechenbarkeit erscheint es nicht vertretbar, eine Person, die ausdrücklich nicht als Beamter zu rein mechanischer Tätigkeit berufen wird, nach den schärferen beamtenrechtlichen Bestimmungen zu bestrafen (vgl. Achenborn-Schneider, Postgesetz, II. Aufl., S. 45/46).

Auch das zukünftige Recht nach den vorliegenden Entwürfen zum StGB. und Disziplinarrecht ist unter Hervorhebung der Abweichungen vom geltenden Recht besonders berücksichtigt. Das auf S. 16 angezogene Telegraphengesetz ist inzwischen durch das RGBl. 1928, I, 8 verkündete Gesetz über Fernmeldeanlagen ersetzt. Die zusammenfassende Behandlung weit verstreuter Quellen (RBG., BGB., ALR., BayBeamtG., RVerf., StGB., RHaftungsG. 1910, RepSchG.) erleichtert die Übersicht über den umfangreichen Rechtsstoff. Die Brauchbarkeit des Werkes geht über den unmittelbaren Zweck der Sammlung, Unterrichtung der Reichspostbeamten, hinaus, da sich jeder Praktiker aus ihm schnell und zuverlässig über den Stand der Rspr. orientieren kann. Erleichtert wird dies durch eine erschöpfende systematische Inhaltsübersicht und alphabetisches Sachregister.

Ministerialdirigent Geh. ObPostrat Scheda, Reichspostminist.

Versicherungsrecht.

Dr. Fritz Herrmannsdorfer, Regierungsrat a. D., Hamburg: Versicherungswesen. Enzyklopädie der Rechts- und Staatswissenschaft. Herausgegeben von E. Kohlrausch, W. Kaskel, A. Spliethoff. Abt. Staatswissenschaft XLIII. Berlin 1928. Verlag von Julius Springer. 156 S. Preis 8,80 ℳ.

Diese ausgezeichnete Arbeit des bekannten Versicherungsfachmanns darf auch in den Juristenkreisen auf weitgehendes Interesse rechnen. Entsprechend dem an die Spitze gestellten Leitsatz der gesamten Enzyklopädie wendet sie sich in erster Linie an die studierende Jugend, aber auch an den „Fertigen, der aus der Arbeit des Tages heraus einmal wieder das Ganze, wie es heute sich darstellt, überschauen möchte“, aber auch an den „Nichtfachmann, den Neigung oder Beruf an Fragen der Rechts- oder Staatswissenschaft heranführen“. Die Arbeit stellt sich würdig der bekannten Abhandlung von Ehrenberg über Privatversicherungsrecht zur Seite und ist nach der erklärten Absicht des Verf. „in erster Linie auf die wirtschaftliche, technische und praktische Seite der Versicherung abgestellt“. Dies darf aber nicht mißverstanden werden. Es ist mir selten so anschaulich entgegengetreten, wie innig und untrennbar gerade auf dem Gebiet der Versicherung das Wirtschaftliche und das eigentlich Rechtliche zusammenhängen, sich wechselseitig durchdringen und gar nicht auseinandergerissen werden können. Man kann Privatversicherungsrecht gar nicht anders betreiben — studieren — anwenden, als so, daß man sich aufs genaueste mit allem Technischen vertraut macht, also einerseits mit den wirtschaftlichen Zielen und Bedürfnissen der Versicherung und ihrer einzelnen Zweige, andererseits mit den geschäftlichen Einrichtungen, deren sich die Versicherungswelt zur Verwirklichung ihrer Belange bedient.

Gerade in dieser Hinsicht findet der Jurist bei Herrmannsdorfer alles, was er braucht, in denkbar knapper Übersichtlichkeit zusammengestellt. Das Schwergewicht ruht, wie schon der äußere Umfang zeigt, gebührendermaßen auf den einzelnen Versicherungszweigen. Man gewinnt ein äußerst anschauliches Bild davon, welch ungeheuren Umfang das Arbeitsfeld hat, wenn man sich wirklich darein vertiefen will, wie jeder einzelne Versicherungszweig die allgemeinen Grundbegriffe und Geschäftstypen nach seinen besonderen Eigentümlichkeiten und Bedürfnissen zurechtzubiegen und umzuwandeln versteht.

Besonders dankenswert ist das ausführliche Eingehen auf die geschäftlichen Einrichtungen, z. B. den Ausgleich des Versicherungsbestandes (S. 12 ff.), die Organisation des Außen- und Innendienstes (S. 33 ff.), einschließlich der Buchhaltung, u. a. m. Im Vordergrunde des Interesses stehen insbesondere neuere Versicherungszweige, wie die private Krankenversicherung (§ 8) und namentlich die Kreditversicherung (§ 14). Auch die Rückversicherung (§ 15) zeigt eine besonders liebevolle Behandlung gerade der technischen Einzelheiten, die dem Nichtfachmann so schwer zugänglich und für das Verständnis der Sache doch so unentbehrlich sind.

Eine Reihe in den Text eingestreuter Tabellen erleichtert die Übersicht noch mehr.

Geh. JR. Dr. Otto Hagen, Berlin.

Dr. Karl Wilhelm Kühlmorgen: Die Lebensversicherungsverträge zugunsten Dritter. Leipziger rechtswissenschaftliche Studien, herausgegeben von der Leipziger Juristenfakultät, Heft 31. Leipzig 1927. Verlag Theodor Weicher. Preis 8 ℳ.

Obwohl der Verf. auf geschichtliche Entwicklung, Rechtsvergleichung und Rechtspolitik verzichtet und nur das geltende deutsche Recht darstellt, hat er sich doch ein weites Ziel gesteckt, indem er als Aufgabe bezeichnet, „sämtliche mit den Lebensversicherungsverträgen zugunsten Dritter zusammenhängenden Rechtsfragen darzustellen“. Dabei steht allerdings die Todesfallversicherung und die abgekürzte Lebensversicherung im Vordergrund.

Da der Verf. eine Fülle von Schrifttum und Rspr. verarbeitet hat, lange Auseinandersetzungen mit abweichenden Lehrmeinungen vermeidet, keine ausgefallenen Ansichten vertritt und einen klaren, prägnanten Stil schreibt, wird er der Aufgabe in einer, für die praktischen Bedürfnisse sehr gut verwendbaren Form gerecht.

Die Verträge zugunsten Dritter werden unterschieden von der Gesamtgläubigerschaft, von der Stellvertretung und von der Geschäftsführung ohne Auftrag (S. 8—12). Richtig ist, daß der Vertrag zugunsten Dritter ein einheitlicher, nicht aus zwei Teilen (Haupt- und Nebenvertrag) zusammengesetzter Vertrag ist (S. 30). Bedenklich erscheint mir die Konstruktion zur Aufrechterhaltung des von einem Minderjährigen abweichend von seiner Ermächtigung abgeschlossenen Vertrags zugunsten Dritter.

Die Unterscheidung der Verträge zugunsten Dritter in solche mit Berechtigung und ohne Berechtigung des Dritten, statt in echte und unechte (Enneccerus) oder ermächtigende und berechtigende (Hellwig) ist terminologisch klarer und daher besser (S. 13). Nur die ersteren werden bei den Versicherungsverträgen praktisch.

Auf S. 15—18 wird dargelegt, daß auch Versicherungen auf den eigenen Todesfall zu eigenen Gunsten genommen werden können, so daß der Versicherungsnehmer selbst das Recht auf die Haftung des Versicherers hat, über das er durch Abtretung verfügen kann. Das Recht auf die Haftung sei nicht befristet, sondern nur betagt; eine Anwendung des § 163 BGB. daher ausgeschlossen.

Zu den Versicherungen zu eigenen Gunsten werden zutreffend auch die Fälle gerechnet, in denen der Versicherungsnehmer das Recht hat, einseitig den Begünstigten zu benennen (§ 166 VVG.) oder in denen eine Begünstigung nicht erklärt ist. So liegt bei den sog. „Inhaberpolicen“ Versicherung zu eigenen Gunsten vor, wenn im Schein lediglich steht, daß der Versicherer durch Zahlung an den jeweiligen Inhaber des Versicherungsscheins befreit sein soll; dagegen Versicherung zugunsten Dritter, wenn der Versicherungsnehmer bestimmt hat: „Zugunsten des Inhabers des Versicherungsscheins.“ Die Versicherung wird aber erst mit der Bezeichnung des Begünstigten durch Übergabe des Versicherungsscheins in eine Versicherung zugunsten Dritter umgewandelt (S. 25, 34).

Umgekehrt sind auch Umwandlungen der Lebensversicherung zugunsten Dritter in solche zu eigenen Gunsten möglich. Z. B. bei allen Kapitalversicherungen dann, wenn der Begünstigte wegfällt, ohne daß ein Ersatzbegünstigter an seine Stelle tritt (§ 168 VVG.).

Voraussetzung des Widerrufs der Bezeichnung des Begünstigten ist aber in allen Fällen, daß der Dritte das Bezugsrecht noch nicht erworben hat. Daher sind von besonderer praktischer Bedeutung die Ausführungen über den Zeitpunkt des Rechtserwerbs durch den Begünstigten (S. 53 ff.).

Der Hauptwert der Abhandlung liegt in den ausführlichen Erörterungen über die Beziehungen zwischen dem Begünstigten und dem Versicherer (S. 50—84), zwischen dem Versicherungsnehmer und dem Versicherer (S. 87—103) und zwischen dem Versicherungsnehmer und Begünstigten.

Besondere Beachtung verdient aber auch das Schlußkapitel über die Beziehungen des am Lebensversicherungsvertrage zugunsten Dritter Beteiligten zu außenstehenden Rechtssubjekten, in dem zunächst die Abtretung (S. 125 ff.), Verpfändung (S. 133 ff.) und Pfändung (S. 138 ff.) der Rechte des Versicherungsnehmers, dann die Wirkungen des Konkurses über das Vermögen des Versicherungsnehmers und die Anfechtbarkeit der Zuwendung an den Begünstigten, innerhalb und außerhalb des Konkurses, behandelt wird.

Da der Verf. in diesem Zusammenhang die verschiedensten Materien des bürgerlichen Rechts behandelt, bringt die Schrift nicht nur dem Versicherungsfachmann zahlreiche Anregungen. Sie bildet einen für den Allgemeinjuristen wertvollen Beitrag zur praktischen Anwendung des geltenden Rechtes auf ein scharf umrissenes Sondergebiet.

RA. Dr. **Serini**, Berlin.

Rechtsanwalt Dr. **Hans Waldstein**, Hamburg: **Der Versicherungsmakler.** Heft 8 der Überseestudien zum Handels-, Schiffahrts- und Versicherungsrecht, herausgegeben von Prof. Dr. **Hans Wüstendörfer** und Prof. Dr. **Ernst Bruck** in Hamburg. Mannheim 1928. J. Bensheimer. 88 S.

Von höchst sachkundiger Seite wird in einer Kritik diesem Buche nachgerühmt, daß es die erste zusammenfassende Darstellung des Versicherungsmaklerwesens gebe. Dies ist richtig und sichert der Arbeit eine beträchtliche wissenschaftliche und praktische Bedeutung, zumal da der Versicherungsmakler von den Seeplätzen ausgehend auch im Binnenlande sich mehr und mehr neben dem Agenten eine immerhin beachtenswerte Stellung errungen hat. Juristisch betrachtet, teilt der Versicherungsmakler mit dem Versicherungsagenten das Schicksal, daß die Regelung seiner Rechtsstellung unter allgemeinen Gesetzesvorschriften steht, die die Eigentümlichkeiten seiner Tätigkeit nicht berücksichtigen. § 93 HGB. zählt die Vermittlung von Verträgen über Versicherungen ausdrücklich zum Geschäftsgebiet des Handelsmaklers im allgemeinen. Nun unterscheidet sich der Versicherungsmakler vom Handelsmakler im allgemeinen in der schwerwiegendsten Weise. Um nur zweierlei hervorzuheben: Einerseits besitzt er Abschlußvollmacht, andererseits ist er regelmäßig in weitem Umfange berechtigt und sogar verpflichtet, Berater, Gehilfe und Interessenvertreter der einen Seite, nämlich des Versicherungsnehmers, zu sein. Schon hieraus ergeben sich empfindliche Zweifel und Schwierigkeiten, z. B. hinsichtlich des Umfangs der Anwendbarkeit des § 98 HGB. (Sorgfaltspflicht gegenüber **beiden** Parteien). **Pauly** zählt in seiner obenerwähnten Kritik (Z. f. d. ges. VersWiss. 1928, 466) eine Reihe von Einzelheiten auf, in denen er eine von **Waldstein** abweichende Auffassung für richtig hält, z. B. hinsichtlich der sog. Abdeckungsversicherung (vgl. § 6), d. h. des Ersatzes einer von dem Makler abgeschlossenen, von der betr. Gesellschaft aber beanstandeten, abgelehnten oder stornierten Versicherung durch eine andere ohne Wissen oder Einwilligung des Versicherungsnehmers. Meinungsverschiedenheiten dieser Art können natürlich den Wert des Buches nicht beeinträchtigen. Sie decken nur auf, welche Probleme und rechtlichen Schwierigkeiten auf diesem Wege noch schlummern.

Noch bedeutsamer scheint mir der Einfluß, den eine unbefangene Würdigung der Maklertätigkeit auch auf ganz allgemeine Grundfragen des Versicherungsvertragsrechts auszuüben geeignet ist. Ein gutes Beispiel hierfür bietet die Gefahranzeige, die vorvertragliche Anzeigepflicht des Versicherungsnehmers. Die Mitwirkung hierbei gehört gleichfalls zu den Obliegenheiten des Versicherungsmaklers, und die Eigentümlichkeit der Seeversicherung bringt es mit sich, daß in diesem Punkte Kenntnis und Sachkunde des Versicherungsmaklers vielfach weitaus das eigene Wissen oder Verschulden des Versicherungsnehmers überwiegen können. Inwieweit ist der Versicherungsnehmer ohne eigenes Verschulden für Verstöße des Maklers verantwortlich? **Waldstein** setzt sich hier aufs ausführlichste namentlich mit **Ritter**, Vorbem. VIII seines Rechts der Seeversicherung, auseinander. Vergegenwärtigt man sich die eigentümliche Zwischenstellung des Versicherungsmaklers, so wird in der Tat schwer darüber hinwegzukommen sein, daß weder § 278 BGB. noch die Repräsentantentheorie dem Wesen dieses Verhältnisses gerecht wird. Eher wird man mit **Waldstein** auf § 166 BGB. zurückgreifen können, und überhaupt wird man schwerlich weiter kommen als zu dem reichlich allgemeinen Satze des englischen Rechts: Where a loss must fall upon one of two innocent parties through the fraud or negligence of a third, it ought to be borne by the party by whom the person guilty of the fraud has been trusted or employed.

Das stete Zurückgreifen **Waldsteins** auf das englische Recht und die englische Rspr. ist noch besonders als Vorzug seines Buches zu rühmen.

Geh. JR. Dr. **Otto Hagen**, Berlin.

Wegweiser durch die Angestelltenversicherung. Von **Oppermann, Schahn und Stephan.** 4. Aufl. Berlin 1928. Bali-Verlag Berger & Co.

Der schon durch seine früheren großen Auflagen in weiten Kreisen bestens bekannte „Wegweiser“ bringt zunächst eine eingehende, auf die Bedürfnisse der Praxis abgestellte Darstellung der Angestelltenversicherung. Die einzelnen größeren Abschnitte sind die folgenden: Umfang der AngestVers.; Ausgabestellen und Versicherungskarte; Beiträge; Anwartschaft, Wartezeit und Ersatzzeiten; Leistungen; Wanderversicherung; Versicherungsbehörden; das Verfahren vor den Versicherungsbehörden; Träger und Organe der AngestVers.; Wahlen und Wahlämter; Vermögensverwaltung. Berücksichtigt sind in dieser Darstellung die beiden neuesten Gesetze v. 29. März 1928 (RGBl. I, 116 u. 117). Das Gesetz über Leistungen in der AngestVers. hat wesentliche Erhöhungen der Renten gebracht, insbes. durch weitere Aufwertung der für die Zeit vor dem Währungsverfall entrichteten Beiträge. Auch ist der Kinderzuschuß von 90 ℳ auf 120 ℳ jährlich erhöht worden. In dem zweiten Gesetz wird die Nachversicherung ausgeschiedener versicherungsfreier Beamten neu geregelt. Sämtliche Anwartschaften der AngestVers. gelten nach dem neuen § 54 Abs. 2 bis zum 31. Dez. 1925 als aufrechterhalten. Die Beitragsklassen der freiwilligen Weiterversicherung sind im § 105 jetzt so geregelt, daß mindestens in Gehaltsklasse B versichert werden muß. Die Geltungsdauer der kurzen Wartezeit von sechzig Pflichtbeitragsmonaten bei Hinterbliebenenrenten nach § 385 sowie der Härtevorschrift des § 397 ist bis zum Ablauf des Jahres 1930 ausgedehnt. Dieser erläuternden Darstellung des AVG. folgt ein Abdruck des Gesetzes in der jetzt geltenden Fassung. Die Änderungen gegenüber der Fassung des Ges. v. 28. Mai 1924 (RGBl. I, 563) sind im Druck kenntlich gemacht. In Fußnoten sind die Fundstellen der Änderungen und die AusfBest. zum Gesetz vermerkt. In einem Anhang sind die Beitragsordnung der AngestVers. v. 21. Nov. 1924 (RGBl. I, 745), die Berufsgruppenbestimmung v. 8. März 1924 (RGBl. I, 274) und die seit der Neufassung des AVG. vom Jahre 1924 ergangenen Abänderungsgesetze sowie wichtige AusfBest. abgedruckt.

Das Buch ist für Versicherte und Arbeitgeber, für alle Stellen, die sich mit der AngestVers. zu befassen haben, und für alle Juristen, die sich über diesen Zweig der Sozialversicherung unterrichten wollen, ein zuverlässiger und unentbehrlicher Führer.

Präs. Dr. v. **Olshausen**, Berlin.

Erledigung der Entschädigungsansprüche bei nervösen Störungen nach Unfällen durch Ärztekommissionen und Ergebnisse bei 105 Haftpflichtfällen der Reichsbahndirektion Frankfurt a. M. Von Geh. San.-Rat Dr. **C. Kaeß-Gießen**, Oberbahnarzt der Reichsbahndirektion Frankfurt a. M. Sonderdruck aus dem Novemberheft der Zeitschrift für Bahnärzte. Melsungen. Verlag A. Bernecker. Preis 1 ℳ.

Noch immer spukt das Gespenst der sog. Unfallneurose. Nicht nur Juristen, sondern auch Mediziner sehen sie noch oft als entschädigungspflichtige Unfallfolge an. Vor allem scheuen sich behandelnde Ärzte in verständlicher wirtschaftlicher Abhängigkeit von ihrer Kundschaft, einem Verletzten zu bescheinigen, daß er keine Entschädigungsansprüche mehr erheben könne. Aber auch theoretisch wird die bekannte Entsch. des RVersA. v. 24. Sept. 1926 (AN. 1926, 480; auch BerGen. 1927, 1 u. 24, JW. 1928, 577 sowie Sonderdruck) neben den zahlreichen zustimmenden Abhandlungen vereinzelt bekämpft (vgl. die Besprechungen in Nr. 4 der Monatsschr. f. Unfallheilkunde; ferner für die neuere Ansicht bes. **Kersting**: CE. 44, 277; **Zimmermann**: VerkRdsch. 7, 10 u. 56; Vorträge von **Stiefler** auf dem XIV. Dtsch. Bahnärztetag in Wien am 1. Sept. 1927: Ztschr. f. Bahnärzte 1928 Nr. 4 und von **Reichardt** auf der Tagung d. Dtsch. Gesellsch. f. Unfallheilk. usw. in Nürnberg am 21. Sept. 1927: Dtsch. Med. Wochenschr. 1928 Nr. 6 bis 8, gekürzt in MSchr. f. Unfallheilk. 1928 Nr. 4 sowie von **Stier** in d. Sitzung d. JurMedGes. Leipzig am 25. Nov. 1927: JW. 1928, 552). Kurz vor dem 35. DJT. in Salzburg Mitte September 1928, der bei Behandlung der Neuregelung der Haftpflichtgrundsätze für Eisen- und Straßenbahnen, Kraft- und Luftfahrzeuge ein Berühren dieser Frage allerdings als außerhalb seines Themas liegend ansah, erschien die Broschüre von **Bonhoeffer**, **Joßmann**, **Reichardt** und **Knoll**: Entschädigungspflicht bei sog. Unfallneurosen? (Verlag Georg Thieme, Leipzig). Mitte Oktober 1928 verteidigt **Döllner** in Nr. 20 der Ärztl. SachverstZtg. nochmals die durchweg über-

wundene Ansicht, während Beyer sie das. unterstützt. Und wieder einen Monat später tritt nun neben diese mehr theoretischen wissenschaftlichen Darlegungen die Zusammenstellung von Kaeß. Ohne jede Auslese und Weglassung teilt sie 105 Haftpflichtfälle mit, die im Bezirk der RBahnDir. Frankfurt a. M. in den letzten Jahren vergleichsweise durch eine dreigliedrige Ärztekommission erledigt worden sind. Kurz angegeben werden Tag und Art des Unfalls, Zusammentritt und Entscheidung der Ärztekommission sowie Ergebnis der späteren Nachforschungen. Nur wo nachweisbar der Gesundungswille wegen Einwirkung der Umgebung, schwierigen Lebenskampfes oder eigener Einstellung fehlt, blieb baldige Heilung aus. Sonst trat sie nach dem schnell und endgültig durchgeführten Entschädigungsverfahren, gegen das es nur die meist aussichtslose gerichtliche Anfechtung wegen offenbarer Unbilligkeit nach § 319 BGB. gibt (soweit nicht die Voraussetzungen des § 779 BGB. vorliegen), zum Vorteil der Bahn wie des Verletzten selbst meist schon vor der vorgesehenen Zeit ein.

Mögen diese Tatsachen die reine Wissenschaft wirksam unterstützen und dazu beitragen, daß entsprechend der überwiegenden Ansicht des DJT. wenigstens der Ersatzpflichtige auch seinerseits ein Recht zur Kapitalabfindung erhält, damit nicht weiterhin der gesetzliche Anspruch auf Dauerrente im Unterbewußtsein des Verletzten seelisch-nervöse Krankheitsgefühle, auch mit funktionellen körperlichen Störungen, befördert! Die Einführung eines ärztlichen Schiedsgerichts, das auf Antrag eines Beteiligten als Sondergericht wenigstens eine binnen bestimmter Frist mit Klage angreifbare Vorentscheidung zu erlassen hat, scheint allerdings noch trotz der günstigen Erfahrungen von Versicherungsgesellschaften und der RBahnDir. Frankfurt a. M. mit Ärztekommissionen in Juristenkreisen überwiegend abgelehnt zu werden. LGDir. Dr. Goltermann, Frankfurt a. M.

Die Bedeutung der freien Arztwahl in der deutschen Sozialversicherung. Beiträge zur Versicherungsgesetzgebung. Leipzig 1927. Verlag der Buchhandlung des Verbandes der Ärzte Deutschlands. 345 S. Preis 4,75 ℳ.

Ein Preisausschreiben über den obigen Gegenstand hat die Beteiligung von 36 Bewerbern und die Prämiierung von drei Arbeiten gezeitigt, während zwei weitere wegen ihrer vorzüglichen Darlegungen angekauft worden sind. Diese fünf Arbeiten werden hier abgedruckt. Die eine ist von Geh. RegR. Prof. Dr. L. Kuland, Würzburg, der den Grundgedanken und den Zweck der Sozialversicherung herausarbeitet (S. 6—51). Die zweite Arbeit von Medizinalrat Dr. med. G. Pick, Außig, der Wesen, Form, Auswirkung der Sozialversicherung, Wandlungen, Umstellungen und Reformpläne, Organisation, insbes. freie Ärztewahl, behandelt, nicht zuletzt den Kampf um diese letztere unter starker Unterstreichung ihrer Bedeutung (S. 56—142). Die dritte Arbeit ist von Dr. med. F. Koch-Goddelau (S. 144—185), der nicht bloß wirtschaftlichen, sondern berufsethischen Vorstellungen erheblichen Raum läßt. Die vierte Arbeit von Dr. med. Friedrich Wolff, Hannover (S. 188—288), ebenso wie die fünfte Arbeit von Dr. med. et phil. et jur. A. Niedermeyer (S. 289—347), Schöneberg (O./L.), wiederholen zum Teil Prinzipielles unter Vermehrung der Berichte aus der Praxis. Wie zu erkennen, ist nur ein einziger Bearbeiter auch juristisch ausgebildet. Ohne den objektiven Wert der Fülle und des Materials und der Sachkunde der Verf. irgendwie schmälern zu wollen, scheint es mir doch, daß im wesentlichen nur der ärztliche Standpunkt zum Ausdrucke kommt und nur der letzterwähnte Verf. auch zu juristischen Problemen das rechte Verhältnis gewinnt. Die wissenschaftliche Erörterung des Fragenkomplexes hat m. E. durch das Preisausschreiben wohl in der Breite, nicht aber in der Tiefe gewonnen. Immerhin war es nützlich, daß nun offenbar alles an Erwägungen in einem einzigen Bande vorliegt, was vom Standpunkte, insbes. berufsständischen Standpunkte der Ärzte gesagt werden konnte. Auch der Jurist wird diese Beiträge, die, wie der herausgebende Hartmann-Bund zugibt, keine endgültigen Lösungen gebracht haben, mit großem Nutzen lesen.

Prof. Dr. Fritz Stier-Somlo, Köln.

Sonstiges Schrifttum.

Dr. **Wolfram Hodermann: Das neue Jugendwohlfahrtsrecht.** Berlin. Landgemeindeverlag GmbH. 155 S. Preis 4 ℳ.

Der Verf., dessen Buch mit einem Vorwort des Vaters des deutschen Jugendrechts Wirkl. Geh. Admiralitätsrats Dr. Paul Felisch eingeleitet wird, bringt eine systematische Darstellung des Jugendwohlfahrtsrechts. Einen nicht geringen Umfang nimmt die wohlgeordnete historische Darstellung des Vormundschaftswesens im römischen und deutschen Recht ein. Besonders beachtlich ist hierbei die ausführliche Darstellung der Entwicklung der heutigen Jugendfürsorge, Jugendpflege und Jugendbewegung bis zur Schaffung des JugWohlfG. v. 9. Juli 1922. Die Darstellung dieses Gesetzes unter Berücksichtigung des einschlägigen Schrifttums beweist, daß der Verf. mit diesem Erstlingswerk, das eine erweiterte Doktordissertation darstellt, tief in die Materie des Jugendwohlfahrtsrechts eingedrungen ist. Die Verbindung mit dem Vormundschaftsrecht unter kritischer Würdigung der einschlägigen Streitfragen macht das Buch besonders für den praktischen Gebrauch in Wohlfahrtsämtern, Fürsorgestellen u. a. m. geeignet. Vornehmlich wird es sich, zumal es an derartigen systematischen Übersichten mangelt, für Studenten und bei Ausbildungskursen in den sozialen Schulen sowie für sonstige Unterrichtszwecke als besonders brauchbar erweisen. Wünschenswert wäre gewesen, wenn auch die Kinderschutzgesetzgebung und das JGG. etwas mehr in den Rahmen der Erörterung hineingezogen worden wäre.

ORegR. Dr. Behrend, Berlin.

Rechtsprechung.

A. Ordentliche Gerichte.

Reichsgericht.

a) Zivilsachen.

Berichtet von den Rechtsanwälten beim Reichsgericht Justizrat Dr. Kaiser, Justizrat Kurlbaum und Justizrat Dr. Schrömbgens.

[** Wird in der amtlichen Sammlung der Entscheidungen des Reichsgerichts abgedruckt. — † Anmerkung.]

I. Materielles Recht.

1. Verkehrsrecht.

1. § 254 BGB. Bei Straßenbahnunfällen kann als Verschulden der Angestellten, das die Betriebsgefahr erhöht, in Betracht kommen: ruckweises Anziehen des Wagens, namentlich kurz vor einer Kurve, zu schnelle Fahrt. Die Einnahme des für den Schaffner bestimmten Platzes auf der Plattform durch einen Fahrgast begründet kein Verschulden. Unklarheiten über den Verlauf des Unfallvorganges belasten den Betriebsunternehmer. †)

Nach dem angefochtenen Urteil ist der Unfall darauf zurückzuführen, daß der Kl. durch die äußerst starken Ruckbewegungen des Wagens und dessen Geschwindigkeit das Gleichgewicht verloren hat und deshalb in der Kurve heruntergefallen ist. Das BG. entnimmt aus der Aussage des Zeugen H., der mit mehreren anderen Personen — auch dem Kl. — zusammen an der Haltestelle kurze Zeit vor dem Unfall eingestiegen ist, daß der Wagen mit einem solchen Ruck angezogen hat, daß die Insassen des Anhängewagens nach hinten geschleudert worden sind; der Zeuge selbst ist auf den Sitz niedergefallen. Andere Zeugen haben bestätigt, daß das ruckweise Anziehen derart stark war, daß die im Wagen befindlichen Personen nach hinten oder zur Seite geschleudert worden sind. Der Aussage eines weiteren Zeugen, daß der Wagen von der Haltestelle aus ziemlich scharf in einem Ruck abgefahren ist und die Bahn bei dem Einbiegen in die Kurve

Zu 1. Das Urteil verdient volle Zustimmung.

Eine Einschränkung der Haftung der Straßenbahn hat — was im zweiten Teile der Urteilsbegründung erörtert wird — zur Voraussetzung, daß dem Verletzten überhaupt ein mitwirkendes Verschulden zur Last fällt. Nicht jedes Verhalten des Fahrgastes, das sich, nachträglich betrachtet, als sachwidrig oder unzweckmäßig herausstellt, schließt ein Verschulden in sich. Das RG. hatte allerdings ein solches in einem Falle angenommen, in dem ein Straßenbahnfahrgast eine überfüllte vordere Plattform bestiegen und sich nicht genügend gegen einen Absturz gesichert hatte (WarnRspr. 1920

eine ziemliche Geschwindigkeit gehabt hat, folgt das BG. gleichfalls.

Nach diesen Feststellungen aber mußte das BG. Anlaß nehmen, zu prüfen, ob denn nicht ein Verschulden des Führers der Straßenbahn das besonders starke ruckweise Anziehen gerade kurz vor der Fahrt durch eine Kurve und das schnelle Fahren an dieser Stelle verursacht hat, zum mindesten aber diese Umstände als solche unter dem Gesichtspunkte des § 254 BGB. zu berücksichtigen. Die Benutzung der nach einer Seite geöffneten Plattform eines Wagens der elektrischen Straßenbahn ist schon an sich mit Gefahren notwendig verbunden; es trifft die durch die Öffnung hervorgerufene Gefahr zusammen mit den auf die Fahrbewegung zurückzuführenden Erschütterungen (vgl. RGUrt. v. 6. Okt. 1927, VI 43/27; Recht 1927 Nr. 2504). Eine Erhöhung der insoweit stets gegebenen Betriebsgefahr liegt aber unbedenklich vor, wenn die Bewegungen des Wagens durch ungeeignetes Inbetriebsetzen des Wagens an einer Haltestelle und durch sachwidriges Fahren durch eine kurz darauf folgende Kurve verschärft werden; und diese Erhöhung der Betriebsgefahr ist besonders bedeutsam, wenn sie durch Verschulden eines Angestellten der Straßenbahn herbeigeführt wird. Nach beiden Richtungen kann bei der durch § 254 BGB. gebotenen Abwägung das etwaige Mitverschulden des Verletzten so milde erscheinen, daß die Verpflichtung zum Schadensersatz entweder ganz oder zum größeren Teile der Straßenbahn aufzuerlegen ist (vgl. WarnRspr. 1927, 89; SeuffArch. 81, 176; Recht 1920 Nr. 2396). Dazu kommt folgendes: Das BG. erblickt das Mitverschulden des Kl. darin, daß er sich auf den für den Schaffner bestimmten, unmittelbar am Eingang befindlichen Platz gestellt hat; dieser Platz sei zur Benutzung für Fahrgäste wegen seiner Lage nicht geeignet; es habe für den Kl. keine Veranlassung vorgelegen, sich dort aufzuhalten; er habe den Wagen als Erster bestiegen und gesehen, daß an der Haltestelle sich 10 bis 15 Personen befunden hätten, die den Wagen benutzen wollten; aus der Beweisaufnahme ergebe sich aber, daß im Innern des Wagens hinreichend Platz für den Kl. gewesen sei. Allerdings solle sich der Kl. an einem Griff gehalten haben; das Anfassen könne aber nur sehr oberflächlich gewesen sein; sonst würde er nicht so leicht, wie geschehen, den Halt verloren haben. Auch diese Ausführungen geben zu rechtlichen Bedenken Anlaß. Dem Kl. kann kein Vorwurf daraus gemacht werden, daß er einen Stehplatz auf der Plattform gewählt hat, wiewohl er als Erster der einsteigenden Personen den Wagen bestieg; er konnte ohne Verletzung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt die Wahl der im Innern des Wagens befindlichen Plätze den nachfolgenden Personen überlassen; wenn er sich, um dies zu ermöglichen, auf den dem Schaffner vorbehaltenen Platz gestellt hätte, so hätte darin zum mindesten zunächst noch kein Verschulden gelegen, da der Schaffner sich im Innern des Wagens befand, und dieser Platz nach der Erfahrung von Schaffnern aus dem Grunde eingenommen wird, weil der Verkehr vom Äußeren in das Innere des Wagens auf diese Weise am besten geregelt wird (vgl. RGUrt. v. 23. April 1903, VI 432/02). Darin, daß eine bestimmte Maßnahme getroffen wird, während auch eine andere hätte getroffen werden können, kann nicht ohne weiteres ein Verschulden erblickt werden. In dem Schriftsatz der Bekl. v. 10. Okt. 1927 wird die Einnahme des Platzes durch den Kl. denn auch nur als unklug bezeichnet. Ob in dem weiteren Verweilen des Kl. auf dem Platze ein Verschulden liegt, hängt von der Beurteilung des weiteren Verlaufes der Dinge ab. Der Kl. konnte damit rechnen, daß sich das Eintreten der an der Haltestelle Wartenden in ordnungsmäßiger Weise abspielen würde; nun hat er aber behauptet, daß der Schaffner, wie dies bei den letzten Wagen zu geschehen pflege, das Bestreben gehabt habe, die letzte Fahrt möglichst schnell zu erledigen; der Schaffner habe das Zeichen zur Abfahrt gegeben, bevor alle Fahrgäste eingestiegen seien; dadurch sei das Gedränge auf der Plattform noch gesteigert worden (vorgetragener Schriftsatz v. 25. Okt. 1927 S. 2 und Klageschrift S. 2). Diese Behauptung ist vom BG. nicht geprüft worden; sie ist aber erheblich; denn mit einem solchen Verlaufe der Dinge konnte vom Kl. bei der Einnahme des Schaffnerplatzes nicht gerechnet werden, und es würde wieder ein Verschulden eines Angestellten der Bekl., des Schaffners, in Frage kommen. Ist dann aber ruckartig abgefahren und die Fahrt unzulässigerweise zu schnell ausgeführt, so entsteht die Frage, ob für den Kl. bei der Geschwindigkeit, mit der sich die Dinge abwickelten, und der Kürze der Strecke bis zu der Kurve, an der er herausfiel, noch die Möglichkeit bestand, durch eine Unterlassung die im Verkehr erforderliche Sorgfalt zu verletzen. Die Schlußfolgerung des BG., daß das Anfassen des Kl. am Griff nur sehr oberflächlich gewesen sein könne, weil er sonst nicht so leicht den Halt verloren hätte, ist nicht zwingend, wenn der oben erörterte, vom BG. noch nicht gewürdigte Sachverhalt zugrunde gelegt würde. Dabei ist aber zu betonen, daß die etwaige Unmöglichkeit, einen Unfallvorgang in erheblichen Punkten aufzuklären, zu Lasten des Bahnunternehmens geht (RGUrt. v. 24. Mai 1922, VI 91/22: JW. 1923, 121; RGUrt. v. 3. Dez. 1925, IV 316/25: JurRdsch. 1926 Nr. 383).

(U. v. 15. Okt. 1928; 269/28 VI. — Breslau.) [Ka.]

2. § 7 Abs. 3 KraftfahrzG. **Ob bei Beginn der Schwarzfahrt die erlaubte Benutzung bereits beendet war, wann eine Fahrtunterbrechung die völlige Inruhesetzung des Fahrzeuges und die Wiederaufnahme der Fahrt eine neue Inbetriebsetzung bildet, ist im wesentlichen Tatfrage. Das gilt auch für die neue Fassung des § 7.†)**

(U. v. 24. Mai 1928; 544/27 VI. — Breslau.) [Sch.]

Abgedr. JW. 1928, 2321 [7].

3. §§ 839, 823 BGB. **Die Provinz als Straßeneigentümerin ist zur Aufstellung von Warnungszeichen an gefährlichen Stellen nicht verpflichtet; diese Verpflichtung trifft vielmehr nur den Staat, der für die eine Amtspflichtverletzung seiner Beamten darstellende Unterlassung der Anbringung solcher Warnungszeichen dem dadurch Geschädigten gegenüber allein aufzukommen hat.†)**

(U. v. 13. Juli 1928; 49/28 III. — Celle.) [Sch.]

Abgedr. JW. 1928, 2319 [5].

Nr. 11). Mit Recht weist aber das RG. im vorliegenden Falle auf die Notwendigkeit hin zu prüfen, ob nicht die besonderen Umstände die Annahme eines Verschuldens, wenn auch nicht ausschließen, so doch mindestens als zweifelhaft erscheinen lassen. Da der Bahn in vollem Umfange die Beweispflicht obliegt, geht ein etwaiger Zweifel zu ihren Lasten.

Erst wenn ein Verschulden des Fahrgastes feststeht, erhebt sich die weitere Frage, wie dieses bei der Schadensverteilung zu werten ist. Eine schematische Teilung ist nicht zulässig. Vielmehr ist nach anerkannten Rechtsgrundsätzen abzuwägen, in welchem Maße einerseits durch das schuldhafte Verhalten des Verletzten, andererseits durch die von dem Unternehmer zu vertretenden Betriebsgefahren der Unfall verursacht ist. Hierbei sind alle Umstände zu würdigen, insbes. solche, die ein Verschulden des Verletzten geringer erscheinen lassen oder auf die allgemeine Betriebsgefahr verstärkend eingewirkt haben. Wenn das RG. eine eingehendere Prüfung der in dieser Hinsicht in Betracht kommenden Momente, vor allem der Frage eines bahnseitigen Verschuldens verlangt, so ist dies durchaus zu billigen.

RA. Dr. **Franz Seligsohn**, Berlin.

Zu 2. Die seinerzeitige Rspr. des RG. zu dem früheren § 7 Abs. 3 KraftfG. ist vielfach angegriffen worden. Es hat keinen Sinn, diesen Kampf auch jetzt noch nach erfolgter Änderung des Gesetzes fortzusetzen, selbst wenn einmal wie hier der Ausnahmefall eintritt, daß ein Rechtsstreit nach der alten, durch das Gesetz v. 21. Juli 1923 abgeänderten Vorschrift zu entscheiden ist. Und zwar deshalb um so weniger, weil des RG. selbst in neueren Entsch. (vgl. besonders Urt. v. 2. Jan. 1928: JW. 1928, 402 mit Anm. S. 657) sich in der Anwendung und Auslegung der neuen Vorschrift ausdrücklich von seiner früheren, der Anwendung der alten Vorschrift dienenden Rspr. abgewendet hat. Wie der Fall nach der neuen Vorschrift zu entscheiden wäre, hat das RG. mit keinem Worte auch nur angedeutet, und es dürfen deshalb aus der Entsch. keinerlei Schlüsse für die Auslegung der nunmehrigen Vorschrift gezogen werden.

ObLGR. Dr. **Bezold**, München.

Zu 3. Die Überschrift der obigen Entsch. ist geeignet, zu einer mißverständlichen Würdigung der Tragweite der Entsch. zu führen, soweit in dem zweiten Halbsatze der Überschrift gesagt worden ist, die

2. Versicherungsrecht.

4. Art. 5 VO. v. 22. Mai 1926. **Endgültige Erledigung des Versicherungsanspruchs infolge vorbehaltloser Annahme der Zahlung auch von Schadensersatzansprüchen wegen Verzuges.** †)

Die Revision ist nicht begründet.

1. Die Kl. fordert in erster Linie Aufwertung der ihr im Juli 1919 von der Bekl. gezahlten Brandentschädigungssumme von 17425,40 ℳ. Sie will sich dabei stützen auf die VO. über die Aufwertung von Versicherungsansprüchen vom 22. Mai 1926 (RGBl. I, 249). Der BR. hat diesen Antrag abgelehnt, weil nach Art. 5 Abs. 1 VO. regelmäßig keine Aufwertung stattfindet, wenn der Versicherer bei einem Feuerversicherungsvertrage bereits Zahlung geleistet hat, und weil die dort gegebene Ausnahmevorschrift nicht eingreifen kann, da die Kl. es nicht „ausdrücklich abgelehnt hat, die Leistung als Erfüllung anzunehmen". Die Kl. verwies insoweit auf ihren Brief v. 7. Juli 1919, der BR. hat aber aus tatrichterlichen, einer Nachprüfung durch das RevG. entzogenen Erwägungen festgestellt, daß die Kl. mit jenem Briefe lediglich das Verlangen aufrechterhalten hat, die Bekl. möge ihr außer den zugesprochenen und bezahlten 4% Zinsen auch die weiter bei der Bank erwachsenen 2% Zinsen erstatten, daß die Kl. die Brandentschädigung selbst aber als vollgültig bezahlt betrachtet hat. Die Rev. macht demgegenüber geltend, daß die Hauptforderung mit den Zinsen, Kosten und Schäden rechtlich nur eine Schuld bilde, und daß deshalb die Kl. in ihrem Briefe v. 7. Juli 1919 die ganze Leistung bemängelt habe, wenn sie im einzelnen auch nur auf das Fehlen eines Teiles des geforderten Schadensersatzes hingewiesen habe; nur bei dieser Auffassung werde man dem Grundgedanken des Art. 5 Abs. 1 VO. gerecht: was erledigt sei, solle erledigt bleiben, was noch nicht erledigt sei, dürfe weiterverfolgt werden ohne Rücksicht darauf, aus welchem Grunde es noch nicht völlig erledigt sei. Indessen, es können, wie auch gerade an der von der Rev. angezogenen Stelle des RGRKomm. z. BGB. (A. 1 zu § 367) betont wird, die Rechtsverhältnisse bezüglich der Hauptleistung, der Zinsen, der Kosten oder der Schäden ver-

---

Verpflichtung zur Aufstellung von Warnungstafeln an gefährlichen Stellen treffe **nur** den Staat, der für die eine Amtspflichtverletzung seiner Beamten darstellende Unterlassung allein aufzukommen habe. Zum Verständnisse muß auf das frühere Urteil des RG. in derselben Sache zurückgegangen werden, welches Gruch. 69, 375 zum Abdruck gelangt ist (der Abdruck desselben Urteils JW. 1927, 1265 [11] ist gekürzt). Der Klage lag folgender Sachverhalt zugrunde, wobei vorausgeschickt werden muß, daß die durch das Ges. v. 21. Juli 1923 (RGBl. I, 743) neu eingefügte Bestimmung des § 5a KraftfG.: „Gefährliche Stellen an Wegestrecken, die einem Durchgangsverkehre dienen, sind von den Landesbehörden durch Warnungstafeln zu kennzeichnen" auf den vorl. Fall zeitlich noch nicht zur Anwendung gelangte:

Der Erblasser der Kl. war dadurch getötet worden, daß sein Fuhrwerk an einer Wegekreuzung von einem Kraftwagen erfaßt und umgeworfen worden war. Die Kl. verlangten von dem Staate Preußen Schadensersatz mit der Begründung, die gefährliche Wegekreuzung hätte durch Warnungstafeln gesichert werden müssen. Ihr Fehlen gereiche dem Bekl. und seinen Organen zum Verschulden, weil es Aufgabe der Polizei sei, für die Aufstellung der zur Sicherung des Verkehrs auf öffentlichen Wegen erforderlichen Warnungstafeln zu sorgen. In der Unterlassung liege eine schuldhafte Amtspflichtverletzung i. S. des Art. 131 RVerf. i. Verb. m. § 839 BGB., § 1 PrAmtshaftG. v. 1. Aug. 1909. Der Bekl. machte geltend, die Anbringung und Unterhaltung der Warnungstafeln auf öffentlichen Wegen sei Sache der Wegebaupflichtigen, hier der Provinz Hannover.

Das RG. hat in jener Entsch. letzteres bejaht, jedoch ausgeführt, daß trotz dieser der Provinz obliegenden Wegebaupflicht die **wegebaupolizeilichen** Befugnisse auf die Provinz nicht mitübergegangen seien, der Regierungspräsident vielmehr die staatliche Wegebaupolizeibehörde für die Chaussee geblieben sei. In Ausübung der diesem als staatlicher Wegebaupolizeibehörde obliegenden polizeilichen Fürsorge müsse er das Setzen von Warnungstafeln an gefährlichen Wegestellen veranlassen, sofern der Wegebaupflichtige nicht von sich aus für ihr Vorhandensein sorge. In der Unterlassung liege eine zum Schadensersatze verpflichtende schuldhafte Amtspflichtverletzung.

Das RG. gelangte aber trotzdem zur Zurückverweisung der Sache, weil das BG. außer acht gelassen habe, daß den Kl. außer dem Schadensersatzanspruche gegen den Staat außerdem noch ein Schadensersatzanspruch gegen die Provinz Hannover als **Eigentümerin** der Landstraße zustehen könne. Die Haftung der Provinz stehe einer Inanspruchnahme des Staates zwar dann nicht im Wege, wenn sie ebenfalls auf Art. 131 RVerf. zurückgehe (RG. 85, 412 = JW. 1915, 92). Sie gehe aber der des Staates vor, wenn sie auf dem Eigentume der Provinz an der Landstraße beruhe, d. h. wenn die Provinz wegen Verletzung derjenigen Verpflichtungen, die ihr als Eigentümerin einer dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Sache obliegen, den Kl. auf Grund von § 823 BGB. schadensersatzpflichtig geworden sei (RGRKomm. § 823 Anm. 6 b). Dies bedürfe weiterer Erörterung.

Hieran anschließend führt das RG. in der jetzigen Entsch. aus, nach dem einschlägigen Wegerechte der Provinz Hannover sei die Provinz **als Wegebaupflichtige** verpflichtet, auf der Chaussee, bei deren Kreuzung der Erblasser der Kl. verunglückt sei, Warnungstafeln anzulegen und zu unterhalten. Eine Verletzung dieser Pflicht sei jedoch nicht ausreichend, um eine Haftung der Provinz zu begründen, welche derjenigen des Staates **vorginge**. In ihrer Eigenschaft als **Eigentümerin** der Straße liege ihr dagegen nicht die Pflicht ob, Warnungstafeln anzubringen, so daß sie eine der Haftung des Staates nach § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB. vorgehende Schadensersatzpflicht nicht treffe.

Die Überschrift der obigen Entsch. würde deshalb zu einer mißverständlichen Auslegung führen, wenn man aus ihr folgern würde, der Geschädigte könne sich nur an den Staat, nicht auch an die Provinz halten. Letztere haftet wegen Verletzung der ihr obliegenden Wegebaupflicht gleichfalls. Diese Haftung ist aber auch eine öffentlich-rechtliche Amtshaftung aus Art. 131 RVerf., § 839 BGB., § 1 PrAmtshaftG. Der von den Kl. zunächst in Anspruch genommene Staat kann sich zu seiner Verteidigung nicht gem. § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB. auf die gleichfalls öffentlich-rechtliche Haftung der Provinz berufen (RG. 85, 412). Umgekehrt würde sich auch die Provinz, wenn sie von den Kl. wegen Verletzung der ihr obliegenden öffentlich-rechtlichen Wegebaupflicht an erster Stelle in Anspruch genommen worden wäre, nicht gem. § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB. auf die gleichzeitige Haftung des Staates berufen können.

KGR. v. **Bonin**, Potsdam.

Zu 4. 1. Die Entsch. gibt keinen vollständigen Überblick hinsichtlich der Rechtslage. Diese ist m. E. folgende: Das AufwG. hat in den §§ 59 ff. nur die Ansprüche der Versicherten aus Lebensversicherungsverträgen, ferner aus gewissen Kranken-, Unfall- und Haftpflichtversicherungsverträgen geregelt. Betreffs anderer Versicherungen war nach § 59 Abs. II die Reichsregierung ermächtigt, Bestimmungen wegen der Aufwertung zu treffen. Solche Bestimmungen wurden dann in der VO. v. 22. Mai 1926 erlassen, nachdem sich gezeigt hatte, daß die sonst eintretende allgemeine Aufwertung die Versicherungsgesellschaften zu schwer belastet würde. Die VO. v. 22. Mai 1926 enthält im Art. 2 eine Regelung bezüglich der Haftpflichtversicherung und trifft dann Anordnungen im Art. 3 hinsichtlich der Ansprüche aus Versicherungsverträgen, die weder im § 59 Abs. I. noch im Art. 2 bzw. 9 u. 10 der VO. erwähnt sind. Unter diese allgemeine Gruppe, um mich dieses Ausdrucks zu bedienen, für welche die Art. 3—5 weitere Normen aufstellen, fällt auch die hier in Frage stehende Feuerversicherung. Die Art. 3 u. 5 enthalten eine Einschränkung der Aufwertung. Die Konstruktion geht daher m. E. dahin, daß an sich bei einer Feuerversicherung dem Versicherten der AufwAnspruch zusteht. Im Art. 3 ist jedoch die Aufwertung beschränkt auf den Nachweis eines Geldentwertungsschadens, und weitere Voraussetzung ist, daß dieser Geldentwertungsschaden entstand, weil die Entschädigungssumme nicht spätestens am dreißigsten Tage nach der Schadensanzeige gezahlt wurde. Art. 3 enthält dann noch nähere Vorschriften, aus denen sich eine weitere Einschränkung dieses Geldentwertungsschadens ergibt. Der durch Art. 3 eingeschränkte AufwAnspruch erfährt eine weitere Einengung im Art. 5. In diesem heißt es, daß, wenn die Zahlung bereits geleistet wurde, die Aufwertung ausgeschlossen ist, wenn nicht der Versicherte ausdrücklich abgelehnt hat, die Leistung als Erfüllung anzusehen. Sowohl auch in diesem Falle, als auch wenn Zahlung nicht stattgefunden, ist weitere Voraussetzung, daß der Antrag auf Aufwertung vor dem 1. Okt. 1926 bei dem Versicherer eingeht.

Letztere Voraussetzung ist im vorliegenden Falle gewahrt. Zu prüfen war daher, ob die weitere Voraussetzung eingehalten ist, ob nämlich ausdrücklich der Versicherte abgelehnt hat, die Leistung als Erfüllung anzunehmen. Die Beweislast trifft den Versicherten. Die Kl. mußte also im vorliegenden Falle nachweisen, daß in dem Brief v. 7. Juli 1919 von ihr ausdrücklich abgelehnt worden ist, die Leistung als Erfüllung anzunehmen.

2. Diese Erklärung der Kl. in dem Brief v. 7. Juli 1919 wird seitens des BR. dahin ausgelegt, daß die Kl. lediglich sich den Anspruch auf weitere 2% Zinsen vorbehalten hat, nicht aber den Anspruch auf Zahlung der Geldentwertung. Den Angriff auf diese Auslegung erklärt das RG. für hinfällig, teils weil es sich um eine tatsächliche Feststellung handelt, teils weil es in Übereinstimmung mit

schiedenartig sein. Dieser Fall tritt ein, wenn sich, wie z. B. vorliegend, eine rechtlich erhebliche Erklärung ausdrücklich nur auf eine Nebenforderung bezieht. Dadurch, daß die Kl. nur hervorhob, sie verlange auch weiterhin noch die Bezahlung der rechtshängig gebliebenen 2% Zinsen, hat sie die tatsächlich bewirkte Zahlung der Brandentschädigung selbst weder ihrer Güte noch ihrer Menge nach beanstandet. Diese Zahlung als Erfüllung anzunehmen, hat die Kl. also nicht abgelehnt.

Die Rev. hat ferner hervorgehoben, daß die Kl. am 7. Juli 1919 noch nicht in der Lage gewesen sei, einen Vorbehalt wegen der Geldentwertung zu machen, wie es der BR. von ihr verlange; damals sei allgemein die Währungsverschlechterung noch nicht als solche erkannt gewesen, man habe nur eine Steigerung der Warenpreise, der Löhne, der Zinssätze gesehen und habe es bei der Verzögerung von Zahlungen als Schaden empfunden, daß man mit dem erhaltenen Gelde nicht mehr dieselbe Menge von Gütern habe erwerben können wie zu den früheren Preisen. Sicherlich würde es genügen, wenn die Kl. am 7. Juli 1919 auch nur von diesem Standpunkt aus irgendwelche Vorbehalte gemacht, also etwa gesagt hätte, daß sie die Brandentschädigung noch nicht als voll bezahlt ansehe, weil sie sich für das jetzt erhaltene Geld nicht mehr dieselbe Gütermenge kaufen könne, wie zur Zeit der Fälligkeit. Irgendeine Bemerkung, die in dieser Richtung auch nur gedeutet werden könnte, hat die Kl. aber nicht gemacht, und deshalb durfte das BG. feststellen, daß die Kl. sich nicht Rechte vorbehalten hat, die mit dem Minderwert der Leistung zusammenhingen.

Seine Annahme, daß die Kl. sich in ihrem Briefe vom 7. Juli 1919 derartige Rechte nicht hat vorbehalten wollen, findet der BR. in dem späteren Verhalten der Kl. bestätigt. Sie hat, ehe sie die gegenwärtige Klage vorbereitete und erhob, wegen angeblichen Minderwerts der Leistung vom Juli 1919 weder während des Vorprozesses noch nach seinem Abschluß durch das Urteil v. 19. März 1921 einen Anspruch erhoben. Die Rev. meint, daß die Kl. vom Schluß des Jahres 1923 an bis zum Erlaß der VO. durch die III. SteuerNotVO. und später durch das Aufwertungsgesetz an der Verfolgung ihrer Ansprüche gehindert gewesen sei. Für die hier hauptsächlich in Betracht kommenden Jahre 1919—1923 bestand ein solches Hindernis also auch nach Ansicht der Rev. nicht. Gerade i. J. 1923 war die Rechtsprechung aber schon allgemein dahin gelangt, unter dem Gesichtspunkt des Verzuges Ersatz für den sog. Geldentwertungsschaden zuzubilligen. Das hat der BR. mit Recht hervorgehoben.

2. Hilfsweise hat die Kl. ihren Anspruch als Schadensersatzanspruch wegen Verzuges der Bekl. mit der Zahlung der Entschädigungssumme zu begründen versucht. Diesen Gesichtspunkt hat der BR. abgelehnt mit Rücksicht auf Art. 5 Abs. 2 VO. Danach darf eine Aufwertung, soweit sie nicht nach Abs. 1 stattfindet, auch wegen ungerechtfertigter Bereicherung oder auf Grund einer Anfechtung wegen Irrtums oder aus einem anderen Rechtsgrund nicht verlangt werden; nur Ansprüche wegen arglistiger Täuschung sollen unberührt bleiben. Das BG. legt diese Vorschrift dahin aus, daß auch wegen Verzuges die Erstattung eines Geldentwertungsschadens, der nicht schon nach Abs. 1 a. a. O. zuzusprechen ist, nicht gefordert werden darf. Die Rev. bekämpft diesen Standpunkt. Sie weist darauf hin, daß die reine Aufwertung eine nach Treu und Glauben gemäß § 242 BGB. zu bemessende Leistung betreffe, während der Anspruch auf Erstattung von Verzugsschaden sich nach § 249 BGB. bestimme; wenn die VO. auch diesen Anspruch hätte abschneiden wollen, so würde sie ihn nach Meinung der Rev. ausdrücklich genannt haben.

Die oben wiedergegebenen Sätze in Abs. 2 des Art. 5 VO. sind wörtlich herübergenommen aus dem Aufwertungsgesetz, wo sie sich in den §§ 19, 35 Abs. 5, 53 Abs. 5, 57 Abs. 2, 60 Abs. 3 finden. Ihre Bedeutung umschreibt Mügel in der Anm. zu § 19 (Aufwertungsrecht 5. Aufl. S. 737) dahin, daß es sich um eine umfassende Ausschließung von Ansprüchen handle, und daß es nicht darauf ankomme, „ob aus irgendeinem Rechtsgrunde ein dem Aufwertungsanspruch des Aufwertungsgesetzes entsprechender Anspruch hergeleitet werden könne oder ob nur der wirtschaftliche Erfolg wie durch eine Aufwertung erreicht werden solle". Zu demselben Ergebnis gelangen Schlegelberger-Harmening, wenn sie in der Bemerkung zu § 19 AufwG. erklären, daß durch diese Vorschrift auch die „Aufwertung auf Umwegen" ausgeschlossen werden solle. Der Auffassung der vorgenannten Schriftsteller ist zuzustimmen, sie ergibt sich ohne weiteres aus dem Wortlaut der Vorschrift, welche einzelne Rechtsgründe nennt, dann die Generalklausel hinzufügt und nur für den Fall arglistiger Täuschung eine Ausnahme macht. Das, was die Kl. mit ihrem Schadensersatzanspruch wegen Verzuges erreichen will, ist aber gerade „der wirtschaftliche Erfolg der Aufwertung", „die Aufwertung auf Umwegen". Sie will, daß

---

dem BR. aus dem späteren Verhalten der Kl. den Schluß zieht, daß sie selbst gar nicht der Meinung gewesen ist, daß sie einen AufwAnspruch wegen des Kapitals noch besitze. Dieser Stellungsnahme ist m. E. beizustimmen, um so mehr als nach dem Erlaß des AufwG. zunächst freie Aufwertung für den vorliegenden Anspruch bestand, die Kl. trotzdem aber nichts unternommen hat. Sie ist erst vorgegangen, als die VO. erlassen war. Allem Anschein nach ist sie durch den Erlaß der VO., insbes. durch die im Art. 5 gesetzte Frist bis 1. Okt. 1926 veranlaßt worden, nachträglich noch ihren Geldentwertungsschaden zu fordern.

3. Nach Ziff. 2 der Entsch. hat die Kl. ihren Anspruch hilfsweise „auf Verzug" der Bekl. begründen wollen, und zwar handelt es sich hier, wie aus der weiteren Feststellung des BR. ersichtlich, um diejenigen Folgen des Verzuges, die durch die Geldentwertung entstanden sind. Ich fasse die Stellungnahme der Kl. dahin auf, daß die Kl. zunächst Aufwertung verlangt hat, weil die Zahlung der 17425,40 *PM* anfangs Juli 1919 nicht mehr den vollen Goldmarkbetrag dargestellt habe, während sie jetzt die AufwPflicht der Bekl. noch aus dem Gesichtspunkte des Verzuges mit der Maßgabe herleiten will, daß durch diesen Verzug die Geldentwertung eingetreten sei. Nun habe ich aber schon oben darauf hingewiesen, daß die AufwAnsprüche durch die VO. v. 22. Mai 1926 eingeschränkt sind, und zwar steht dem Versicherten bei den „anderen Versicherungen", zu denen, wie dargelegt, auch die Feuerversicherung gehört, ein Geldentwertungsschaden nur zu, sofern über den dreißigsten Tag hinaus die Zahlung unterblieb (Art. 3). Doch fällt nach Art. 5, wenn ohne Vorbehalt gezahlt ist, auch dieser Anspruch fort. Er gibt nach der Konstruktion der VO. für Ansprüche aus der Feuerversicherung eben nur die eine Aufwertung, nämlich diejenige auf Geldentwertungsschaden wegen Verzuges, so daß der „hilfsweise" erhobene Anspruch der einzig hier mögliche ist und sich mit dem eigentlichen Anspruch deckt, nur daß er hier unbegründet ist, weil es an dem Vorbehalt fehlt, den Art. 5 Abs. 1 verlangt. Wollte Kl. sich etwa auf den Standpunkt stellen, daß sie an sich Aufwertung ohne Rücksicht auf Verzug zu erhalten hätte, so wäre der Anspruch überhaupt hinfällig gewesen, da nach Art. 3, wie erwähnt, nur der Geldentwertungsverzugsschaden unter den dort bestimmten Voraussetzungen dem Versicherungsnehmer zusteht.

Mit Recht betont das RG. weiter, daß gem. Art. 5 Abs. 2 „die Aufwertung auf Umwegen" ausgeschlossen ist, es sei denn, daß arglistige Täuschung vorliegt, von welcher hier ja gar keine Rede ist. Die Bestimmung des Art. 5 Abs. 2 ergibt gleichzeitig die Hinfälligkeit des von der Revision geltend gemachten Gesichtspunktes, daß i. J. 1919 die Geldentwertung noch nicht erkennbar gewesen und die Kl. daher in dieser Hinsicht einen Vorbehalt nicht hätte machen können. Diese Aussicht der Revision spitzt sich auf die Ausführung zu, daß die Kl. im Irrtum über die Währungsverhältnisse gewesen sei; eine Aufwertung wegen Irrtums ist aber allgemein bei der Aufwertung ausgeschlossen, hier aber noch ganz besonders durch Art. 5 Abs. 2 verboten.

4. Die Entsch. des OLG. Düsseldorf: AufwRspr. 1927, 187 enthält, wie das RG. zutreffend anführt, keine abweichende Auffassung. Aus der Entsch. ergibt sich, daß das OLG. den Geldentwertungsschaden wegen Verzuges nach Maßgabe der VO. bzw. nach Art. 5 der VO. geprüft hat und der Meinung war, daß nur, soweit diese Vorschriften es zulassen, der Geldentwertungsschaden gefordert werden kann.

Sowohl diese Entsch. wie auch die vorliegende betonen, daß diejenigen Folgen des Verzuges, die sich nicht aus der Geldentwertung herleiten, von den Vorschriften des AufwG. bzw. der VO. nicht betroffen werden. Wenn die Kl. einen Schadensersatzanspruch damit begründet hätte, daß sie die Zahlung der 17425,40 *PM* erst Anfang Juli 1919 statt i. J. 1914 erhalten hat, so würde es sich um einen allgemeinen Schadensersatz wegen nicht rechtzeitiger Leistung handeln, der ihr zustände, auch wenn kein Währungsverfall eingetreten wäre und wenn es gar keine Aufwertung gäbe. Die Kl. hat ja bereits ihren Anspruch wegen der 2% Mehrzinsen seinerzeit so begründet und durchgeführt. Darüber hinaus hat sie aber einen solchen Schadensersatz nicht geltend gemacht, so daß eine Prüfung etwaiger Ansprüche auf dieser Grundlage nicht weiter in Frage kam.

JR. Gerhard, Berlin.

der während des Verzuges des Bekl. eingetretene Verfall der deutschen Währung ausgeglichen werden soll. Mit Recht ist der BR. diesem Verlangen entgegengetreten.

Das gesetzliche Verbot, eine bestimmte Art des Verzugsschadens zu verfolgen, schließt die Berechnung eines andersartigen Verzugsschadens nicht aus. Das beweist gerade der vorliegende Fall. Die Kl. hat die Mehrzinsen, welche sie an die Bank zahlen mußte, im Wege der Schadensersatzforderung wegen Verzuges eingeklagt und zugesprochen erhalten. Einer solchen Forderung und Entscheidung würde jetzt auch § 5 Abs. 2 VO. nicht entgegenstehen.

Die von der Rev. herangezogene Entsch. des OLG. Düsseldorf (Ring, AufwRspr. 1927, 187) ist grundsätzlich der hier vertretenen Meinung. Sie nimmt an, daß die VO. die Aufwertungsansprüche endgültig und erschöpfend geregelt hat, und daß aus sonstigen rechtlichen Gesichtspunkten, namentlich dem des Verzuges, ein höherer Aufwertungsanspruch, als ihn die VO. vorsieht, nicht hergeleitet werden kann. Dann will die Entscheidung allerdings zugunsten der „Schadensersatzansprüche wegen Schuldnerverzuges aus § 288 Abs. 2 BGB., welche begrifflich von der Aufwertung verschieden sind", eine Ausnahme machen. Damit wird aber verkannt, daß § 5 Abs. 2 VO. jede durch die VO. selbst nicht zugelassene Aufwertung verbietet, ohne Rücksicht auf die Rechtsnatur der Ansprüche, mit denen sie gerechtfertigt werden soll. Jene Entscheidung des OLG. Düsseldorf hat auch schon das OLG. Hamburg (SeuffArch. Bd. 82 Nr. 7) mit zutreffenden Gründen bekämpft.

(U. v. 18. Sept. 1928; 220/28 VII. — Hamm.) [Ku.]

5. §§ 16, 18, 21 VVG. **Bedeutung der falschen Beantwortung einer an den Versicherungsnehmer ausdrücklich gestellten Frage.** †)

(U. v. 15. Juni 1928; 63/28 VII. — Berlin.) [Ku.]

Abgedr. JW. 1928, 2128[8].

Zu 5. 1. Nach § 16 VVG. hat der Versicherungsnehmer die ihm bekannten erheblichen Umstände anzuzeigen. Bei einer Zuwiderhandlung ist der Versicherer berechtigt, vom Vertrage zurückzutreten (Abs. II a. a. O.). Dieser Rücktritt ist ausgeschlossen, wenn der Versicherer den nicht angezeigten Umstand kannte oder wenn die Anzeige ohne Verschulden des Versicherungsnehmers unterblieben ist, so heißt es in Abs. III des § 16.

Ist ein schriftlicher Fragebogen des Versicherers vorhanden, so gilt nach § 18 VVG. ein Umstand, nach welchem der Versicherer ausdrücklich schriftlich gefragt hat, im Zweifel als erheblich. Diese Bestimmung ist eine Verschärfung der Pflichten des Versicherungsnehmers, sie nimmt ihm die Prüfung, ob er einen Umstand für erheblich hält. Er ist an sich daran gebunden, den Umstand, nach welchem gefragt ist, als erheblich anzusehen. Insofern ist die Auffassung des RG., daß im vorliegenden Fall die Frage zu 4a vom Versicherungsnehmer beantwortet werden mußte, auch wenn dieser die Frage für nicht erheblich hält, zutreffend.

Aber nach § 18 gilt der Umstand, nach welchem ausdrücklich und schriftlich gefragt wurde, nur *im Zweifel* als erheblich. Wieweit der Ausdruck „im Zweifel" für den einzelnen Fall auszulegen ist, läßt sich unter allgemeinen Gesichtspunkten schwer sagen. Immerhin wäre die Möglichkeit gegeben, daß der Versicherungsnehmer wegen besonderer Umstände annehmen konnte, daß die Frage nicht erheblich ist. Eine Prüfung der Tatsache, daß Dr. Schl. irgendeine Abweichung vom normalen Körperzustand nicht gefunden, wäre immerhin denkbar unter dem Gesichtspunkt, ob der Zweifel gegen die Erheblichkeit hierdurch als begründet erachtet werden könnte.

2. Zu beachten ist ferner, daß § 18 VVG. nur den § 16 Abs. I ändert, § 16 Abs. III bleibt auch gegenüber dem § 18 von Bedeutung. Danach ist der Rücktritt ausgeschlossen, auch bei schriftlichem Fragebogen und bei unrichtiger Beantwortung, sofern die Anzeige ohne Verschulden des Versicherungsnehmers unterblieben ist. Nun stellt das BG. fest, daß der Versicherungsnehmer ein Interesse der Gesellschaft an der Kenntnis der Konsultation bei Dr. Schl. habe verneinen dürfen. Dies läßt schließen, daß der BR. die Unterlassung der Anzeige von der Beratung bei Dr. Schl. als entschuldigt ansieht. Diesen Punkt hat das RG. nicht weiter geprüft; es hat sich begnügt, in der unterlassenen Anzeige ein vorsätzliches Verschweigen zu finden und damit ein Verschulden festzustellen. Die Entsch. ist deshalb nicht ganz unbedenklich, weil sie nicht klar erkennen läßt, ob das RG. den § 16 Abs. III überhaupt in Betracht gezogen hat oder ob es für den vorliegenden Fall die Entlastung des Versicherungsnehmers für nicht dargelegt ansieht.

3. Die Auffassung des RG., daß der BR. zwischen ärztlicher Behandlung und ärztlicher Beratung mit Recht unterschieden habe, erscheint angesichts der Fassung der Fragen zutreffend. Festzuhalten ist ferner, daß mit Frage 5 nur eine Äußerung gewünscht wurde, welche Leiden von Ärzten festgestellt wurden und welche Behandlung eintrat, und ferner, daß in den Fragen 4a, 4b und 5 sich keine Frage findet, über welche Beschwerden etwa der Versicherungsnehmer zu klagen hatte.

4. Demgemäß bestand eine Pflicht zur Anzeige des häufigen Druckgefühls in der Herzgegend nicht, und die etwaige Möglichkeit, daß diese Beschwerden Symptome des Leidens gewesen sind, an denen der Versicherungsnehmer verstarb, eine Möglichkeit, welche die Anwendung des § 21 VVG. ausschließen würde, kommt daher nicht in Betracht. Stellt man sich auf den Standpunkt des RG., so ist vertragswidrig und unentschuldbar verschwiegen, daß der Versicherungsnehmer den Dr. Schl. zu Rate gezogen hat. Dieses Verschweigen hat aber auf den Versicherungsfall keinen Einfluß gehabt und auch nicht auf den Umfang der Leistung. Somit ist die vom RG. angenommene unrichtige Beantwortung des Fragebogens ohne Bedeutung infolge der Anwendung des § 21 VVG. Die Auslegung, welche das RG. im vorliegenden Falle hinsichtlich des § 21 VVG. ausspricht, deckt sich mit der Auslegung in der Entsch. RG. 118, 57.

JR. Gerhard, Berlin.

5a. § 55 VVG.; §§ 133, 157 BGB. **Bei mehrdeutigen Bestimmungen eines Versicherungsvertrags kommt es darauf an, wie die Auffassung des Versicherten war und sein durfte. Die Auslegung „Besonderer Bedingungen" ist nicht frei nachprüfbar. Bei Vereinbarung über die Berechnung des Wertes der versicherten Gegenstände kommt es auf die Aufwendungen des Versicherten nicht an.** †)

Die Kl. stellt Gummimäntel her. Sie kauft den Stoff bei den Tuchfabriken, läßt ihn von dort durch Post- oder Bahnsendung zur Färberei schicken zum Färben und von dort weiter zur Gummifabrik zum Gummieren, sodann von dort auf ihr eigenes Lager in B., wo sie dann aus dem so veredelten Stoff die Mäntel herstellt. Die Bekl. hat der Kl. gemäß Generalpolice „deren sämtliche Bezüge und Versendungen an Rohwaren zur Herstellung von Gummimänteln in guter, handelsüblicher Verpackung per Bahn und Post innerhalb Deutschlands" versichert, für die Versicherung sollten die

---

Zu 5a. Das KG. hatte in einer Entsch. v. 6. Nov. 1926, 24 U 10492/25 (JurR. 1926, 347), sich auf den Standpunkt gestellt, daß Unklarheiten in Versicherungsverträgen gegen den Versicherer so auszulegen seien, wie sie der Versicherungsnehmer verstanden hat. Das RG. hat in seiner Entsch. v. 11. März 1927, VI 556/26 (Praxis des VersRechts 1927, 104 oder JurR. 1927, 145) diese Entsch. aufgehoben und erklärt, daß der Grundsatz in dieser Allgemeinheit nicht bestehen könne, sondern es komme darauf an, ob der Versicherungsnehmer nach Treu und Glauben den Vertrag so, wie er ihn angeblich verstanden hat, habe verstehen *können* (s. auch RG. 92, 320 = JW. 1918, 300, 421; 100, 29; RG. v. 1. Nov. 1920, VI 246/20: LZ. 1921, 14).

Wenn das RG. im vorliegenden Falle im wesentlichen, weil der Agent der Firma in dem von ihr gewünschten Sinne über den Inhalt des Vertrages aufgeklärt habe, nach Treu und Glauben den Anspruch der Firma für berechtigt erklärt, so dürfte es doch zweifelhaft sein, ob der Versicherer dadurch vorbelastet werden darf, weil er den streitigen Ausdruck gewählt und vorgeschrieben habe.

Zu Zeiten, wo die Versicherer die Grundlage der Verträge in der Hauptsache selbst in ihren Polizeivorschriften schafften, wo also noch keine einheitliche Gesetzgebung wie jetzt seit der Einführung des VVG. bestand, mag die Einstellung hinsichtlich der Verantwortlichkeit für deutliche Dokumentierung in etwa gerechtfertigt gewesen sein. Heute ist durch das VVG. aber die Rechtslage doch wohl eine wesentlich andere, denn erstens ist der Gedanke der Versicherung Allgemeingut geworden, das versicherungsuchende Publikum aufgeklärt und durch das Gesetz, VVG. und AufsichtsG., derartig weit geschützt, daß ein besonderer Schutz in der hier bekämpften Form nicht mehr nötig erscheint. Zudem ist dem Versicherungsnehmer durch das VVG. gewissermaßen eine Verpflichtung auferlegt, selbst sich von der Richtigkeit des Policeinhalts zu überzeugen, da § 5 VVG. bestimmt, daß es zulässig sein soll, den Policeinhalt als genehmigt anzusehen, wenn ein Widerspruchsrecht gegen den Inhalt der Police mit Monatsfrist gewährt wird. Auch der Versicherungsnehmer hat somit die Pflicht, wenn er nicht Schaden leiden will, den Inhalt des Versicherungsscheines zu prüfen.

Wenn nun auch trotzdem der § 157 BGB. angewandt werden muß, so dürfte die Anwendung doch für beide Parteien in gleichem Maße gerechtfertigt sein. Das dürfte besonders gelten, wenn es sich um Tatsachen handelt, über die der Versicherungsnehmer besser

angehefteten „Allgemeinen Versicherungsbedingungen für den Landtransport" gelten und außerdem besonders geschriebene „Besondere Bedingungen". In letzteren war u. a. unter Nr. 6 bestimmt, daß als Maximum festgesetzt gelte: „pro Lager, Post- und Bahnsendung je ... 10 000 GM. über diesen Betrag hinaus kann die Gesellschaft pro Schadenfall nicht in Anspruch genommen werden".

Die Kl. hat im Einverständnis mit der Bekl. jedesmal, sobald sie von der Tuchfabrik eine Versandanzeige oder Faktura erhielt, die betreffende Sendung in das „Anmeldeheft" eingetragen und als Versicherungssumme dabei den vollen Wert eingesetzt, den die Ware nach der Gummierung hat. Es wurde also jede Sendung immer nur einmal für den ganzen Weg von der Tuchfabrik über die Färberei und Gummifabrik bis zum Lager der Kl. in Berlin eingetragen, als versichert galt unstreitig jedesmal der ganze Transport von der Fabrik bis zum Lager der Kl. mit seinen Zwischenlagerungen in den Veredelungsbetrieben. Am 12. Nov. 1924 brach auf dem Gummierungswerk in H. ein Brand aus, bei dem ein erheblicher Posten Ware der Kl. vernichtet und beschädigt wurde. Der gesamte Schaden ist von dem dazu von der Bekl. bestellten Buchprüfer auf 27 783,37 RM berechnet worden. Zahlung dieses Betrages samt Zinsen verlangt die Kl. Die Bekl. hält sich nur zum Ersatz von 10 000 RM verpflichtet. Sie ist in allen Instanzen zur Zahlung des vollen Betrags verpflichtet.

Der BR. führt zur Frage der Auslegung der Nr. 6 der „Besonderen Bedingungen" im Zusammenhang mit dem übrigen Vertrage, insbes. der Nr. 2 folgendes aus: Versichert seien unstreitig die einzelnen Sendungen von der Tuchfabrik über den Umweg der Veredelungsanstalten bis zum Lager der Kl., und zwar einschließlich der Zwischenlagerungen in den Veredelungsbetrieben. Unter den Zwischenlagerungen seien die der einzelnen Sendungen zu verstehen. Nicht zum Ausdruck gebracht worden sei, daß sich dies ändern sollte, wenn zwei oder mehrere Sendungen bei einer Veredelungsanstalt zusammentrafen, daß dann insbes. die mehreren Lagerungen nur noch ein Lager darstellen sollten. Das würde auch nicht im Einklang stehen mit der Tatsache, daß für jede Sendung, einschließlich der Zwischenlagerungen, ein einheitlicher und unveränderlicher Prämiensatz von 2‰ vereinbart war. Tatsächlich liege auch die Sache gar nicht so, daß, wenn mehrere Sendungen auf einer Veredelungsanstalt sich befanden, diese immer zusammen in demselben Lager oder Raume gewesen seien, sie würden vielmehr regelmäßig je nach dem Stande der Fabrikation in verschiedenen Räumen gewesen sein, so daß von einem einheitlichen Lager gar nicht geredet werden könne. Wenn in Nr. 6 gesagt sei, „pro Lager", so könne das sehr wohl als die Einzelzwischenlagerung jeder einzelnen versicherten Sendung verstanden werden, und dann sei auch der Ausdruck „pro Schadensfall" ganz ungezwungen i. S. der Kl. als der Schadenfall jeder einzelnen versicherten Sendung anzusehen. Die von der Kl. behauptete Auslegung sei also sehr wohl möglich. Allerdings sei auch die Auslegung der Bekl. möglich; die Ausdrucksweise in Nr. 6 sei aber zweideutig und unklar, und diese Unklarheit müsse die Bekl. gegen sich gelten lassen, wenn die Kl. sie in ihrem Sinne ausgelegt habe und habe auslegen können. Die Kl. habe in diesem Sinne abschließen wollen und habe die Bestimmung in Nr. 6 nach der Besprechung mit dem Agenten der Bekl. so ausgelegt. Dieser habe als Äußerung der Bekl. dem Inhaber der Kl. mitgeteilt: jede einzelne Sendung sei von ihrer Ursprungsfabrik bis zum Lager Berlin auch während der Lagerung bei der Färberei bzw. beim Gummierungswerk voll bis zum Höchstbetrage von 10 000 RM versichert. Ob die Bekl. dem Agenten gegenüber tatsächlich diese Äußerung getan, sei gleichgültig; denn es komme nur darauf an, wie die Kl. die streitige Bestimmung habe auffassen können und aufgefaßt habe. Die Bekl. habe den vollen Wert des versicherten Gegenstandes zu ersetzen. Bei der bereits gummierten Ware sei der Wert der Gummierung in der Ware; es sei gleichgültig, ob die Kl. die Gummierung bezahlen müsse oder nicht. Die Prämie sei auch überall nach der gummierten Ware berechnet und bezahlt worden.

Die Angriffe der Rev. sind nicht begründet. Bei den „Besonderen Bedingungen" handelt es sich nicht um typische Vertragsbestimmungen, deren Auslegung der freien Nachprüfung durch das RevG. unterliegt, sondern um konkrete, für den Einzelfall getroffene Abmachungen. Es war daher nur zu prüfen, ob die Auslegung des BR. möglich ist und den Gesetzesvorschriften entspricht. Das ist zu bejahen. Zutreffend führt der BR. aus, daß sowohl die von der Kl. behauptete Auslegung, als auch die von der Bekl. in Anspruch genommene möglich sei, und daß, wenn der Wortlaut der Nr. 6 nicht eindeutig sei, diese Unklarheit zuungunsten der Bekl. gehe, die diese Ausdrucksweise gewählt und vorgeschrieben habe, sofern die Kl. die streitige Vorschrift in ihrem Sinne habe auffassen können und aufgefaßt habe. Der Agent der Bekl. hat nicht der Klausel einen den klaren Sinn und Wortlaut verkehrende Auslegung gegeben, sondern nach den Feststellungen des BR. die Kl. nur in ihrer Annahme bestärkt, daß die Klausel das wiedergebe, was die Kl. beim Vertragsabschluß gewollt, daß sie also i. S. der Kl. auszulegen sei. Daß die Kl. sich hierauf verlassen durfte, und die Bekl. insoweit für die Erklärungen ihres Agenten einzustehen hat, entspricht der ständigen Rspr. des RG. (vgl. z. B. RG. 46, 190; 73, 303[1]); 86, 130; 104, 346; 112, 219[2])).

In zweiter Linie rügt die Rev., daß die Bekl. auch zum Ersatz der Gummierung verurteilt sei, obwohl — wie zu unterstellen — die Kl. an die Gummifabrik für die verbrannte Ware keinen Werklohn zu entrichten habe. Aber die vom BR. vorgenommene Berechnung entspricht den Allgemeinen und Besonderen Versicherungsbedingungen. § 55 VVG. besagt nichts anderes, als daß der Versicherungsnehmer lediglich den Versicherungswert, nicht die etwaige höhere Versicherungssumme verlangen könne. Was aber der Versicherungswert sei, haben die Parteien in den vorerwähnten Vorschriften ausdrücklich vereinbart. Was die Kl. aufgewendet hat, darauf kommt nichts an.

(U. v. 27. Jan. 1928; 420/27 VII. — Berlin.) [Ku.]

6. §§ 89, 187 VVG. **Fall einer Versicherung entgangenen Gewinns und anderer Schäden bei laufender Feuerversicherung.†)**

Die Kl. hat die gesamten ihr gehörenden bzw. die gesamten auf ihrem Fabrikgrundstück in H. eingelagerten Jutewaren außer bei verschiedenen Feuerversicherungsgesellschaften zugleich gemäß der „Generalpolice für den Gütertransport zu Lande" v. 15. Mai 1925 bei mehreren Transportversicherungsgesellschaften, darunter den Bekl., die aber auch nur die Feuer- und Explosionsgefahr übernommen haben, gegen 20% der jeweiligen Feuerversicherungsprämie versichert. Nach den besonderen Bedingungen der Police Art. 2 war „lediglich der Mehrwert auf die versicherten Waren" gedeckt, die Kl. hatte jeweils monatlich 20% des bei den Feuerversicherern laufenden Betrags zu deklarieren. In Art. 4

---

unterrichtet ist als der Versicherer, wie hier bei Effektuierung der Sendungen.

Das RG. sagt in einem Urteil (JW. 1917, 576 und Recht 1912 Nr. 1438) sehr richtig, daß jede Partei ihr Verhalten so einrichten müsse, daß es nicht zu Mißdeutungen Anlaß gebe, und jede Partei müsse den anderen die Umstände und Tatsachen anzeigen, die die andere Partei nicht wissen könne, die aber für ihre Entschlüsse bedeutungsvoll seien.

Von einer größeren Konfektionsfirma darf man erwarten, daß sie darauf aufmerksam macht, daß ihre Sendungen nach einer Stelle (pro Lager) auch größer als 10 000 RM sein könnten, wenn mehrere Sendungen an einer Stelle zusammentrafen.

Das Urteil ist daher nur deshalb tragbar, weil der Vertreter des Versicherers nach ausführlicher, genauer Aufklärung die besagte Auskunft gegeben hat. Der Voranstellung des Auslegungsgrundsatzes bedurfte es nicht. Die Auslegungsregelung ist auch nicht mehr zeitgemäß.

GerAss. a. D. Dir. Hellweg, Münster i. W.

Zu 6. Die Entsch., die an sich nur auf die Auslegung eines konkreten Versicherungsvertrages und seiner nicht sehr klar gefaßten besonderen Bedingungen abgestellt ist, berührt mehrfache wichtige Fragen des Versicherungsrechtes. Das sehr eingehend begründete Urteil des BG. (Hamburg) ist in der Hans. R. u. GZ. 1928, Abt. A 162 und in der JurR. f. d. PrivVers. 1928, 47 abgedruckt.

1. Daß die in der Form der Transportversicherung gekleidete

der besonderen Bedingungen heißt es: „In Schadensfällen wird der auf diese Police entfallende Schaden auf Grund der Schadensaufmachung der Feuerversicherer bezahlt, und zwar 20% des für die Feuerversicherer ersatzpflichtigen Betrags.“ Am 9. Juni 1925 sind die versicherten Waren teilweise durch Feuer vernichtet. Die Feuerversicherer haben den Schaden bezahlt. Die Kl. verlangt auf Grund der Transportversicherungspolice weiter 20% des gezahlten Betrags und hat gegen die Bekl. die entsprechenden Teilbeträge eingeklagt. Die Bekl. haben eingewendet, daß es sich hier nur um einen Zusatz zur Feuerversicherung handele; bei solcher sei aber eine Taxe des Ersatzwertes, wie in der vorl. Police, unzulässig; sei der entgehende Gewinn versichert, so könne auch dieser nicht taxmäßig festgesetzt werden; durch das Feuer habe die Kl., da die Jute nach dem Brande um 50% im Preise gefallen sei, tatsächlich keinen Schaden außer dem von den Feuerversicherern vergüteten erlitten.

Nach Ansicht des BR. stellt sich die in Form einer Transportversicherung gekleidete Versicherung als eine eigentliche Feuerversicherung dar, auf die die Vorschriften über die Feuerversicherung anzuwenden sind. Nach der Police ist der „Mehrwert“ auf die versicherten Waren gedeckt. Trotzdem nimmt der BR. keine Mehrwertversicherung im versicherungstechnischen Sinne an. Bei einer solchen sei der ungedeckte Teilwert gedeckt, der während der Versicherungsdauer durch eine Preissteigerung der Ware entstehe. Hier aber seien beim Abschluß der Versicherung die versicherten Bestände der Kl. zum vollen Werte schon durch die Feuerversicherung gedeckt gewesen. Der Annahme, daß durch die Police die im Laufe eines Monats eintretenden, von den Feuerversicherern nicht zu berücksichtigenden Preissteigerungen bis zu 20% gedeckt werden sollten, stehe die Policenbestimmung entgegen, wonach im Schadensfalle eine Vergütung von 20% des für die Feuerversicherer ersatzpflichtigen Betrages zu zahlen sei. Es sei also nicht der tatsächliche, durch Preissteigerung bedingte Mehrwert der Ware z. Z. des Versicherungsfalles im Vergleich zum Versicherungsabschluß bis zu 20% des Feuerversicherungsschadens, sondern schlechthin ohne Rücksicht auf den jeweiligen Wert der Ware ein endgültig feststehender Aufschlag von 20% auf den Feuerversicherungsschaden zu vergüten. Da diese Regelung mit dem Begriffe der Mehrwertversicherung unvereinbar sei, könne eine Mehrwertversicherung nicht angenommen werden. Gegen die Auslegung, daß nur die jeweilige Preissteigerung der Ware seit der letzten monatlichen Wertdeklaration zu vergüten sei, spreche auch die Tatsache, daß die Prämie ebenfalls auf 20% der Feuerversicherungsprämie bemessen sei, obgleich bei einer eigentlichen Mehrwertversicherung das Risiko des Versicherers wesentlich geringer sei als bei der Feuerversicherung. Bei einer Prüfung der Police daraufhin, wie ihr Wortlaut nach Treu und Glauben zu verstehen sei, gelange man zu der Auslegung, daß eine Mehrwertversicherung nicht vorliege. Das versicherte Interesse sei hier, wie sich nach Lage der Umstände ergebe, etwas ähnliches, wie der durch den Eintritt des Versicherungsfalles „entgehende Gewinn“. Hier habe die Kl. durch die weiteren 20% Entschädigung nicht nur für den „entgehenden Gewinn“ einen Ausgleich bekommen, sondern auch vor den verschiedenartigen weiteren Verlusten geschützt werden sollen, die mit der Vernichtung ihrer Vorräte und der dadurch verursachten Behinderung ihres Betriebes naturgemäß verbunden seien. Die Beschränkung in § 89 VVG., wonach bei Versicherung des entsprechenden Gewinns keine Taxe vereinbart werden dürfe, gelte bei Feuerversicherungen nicht, wenn es sich um eine laufende Versicherung handele. Eine solche liege hier vor. Denn die versicherten Interessen seien nur allgemein in der Police gekennzeichnet und monatlich durch Aufgabe von 20% des bei den Feuerversicherern laufenden Betrags zu deklarieren. Dabei sei es unerheblich, ob speziell bezeichnete Güter oder das Warenlager als Sachinbegriff versichert sei; in beiden Fällen sei eine laufende Versicherung möglich, die sich nur dadurch kennzeichne, daß die versicherten Interessen nicht von vornherein bestimmt bezeichnet, sondern von Zeit zu Zeit einzeln aufgegeben würden. Nach dem Eintritt des Schadenfalles sei hier daher die Taxe von 20% des Feuerversicherungsschadens schlechthin maßgebend; die Bekl. könnten sich nicht darauf berufen, daß die Ware nach dem Brande billiger geworden sei.

Schließlich lehnt der BR. die Auffassung der Bekl. ab, daß infolge Meinungsverschiedenheit der Parteien über das versicherte Interesse überhaupt kein Versicherungsvertrag zustande gekommen sei. Denn es sei nicht dargetan, daß jede Partei der Police einen anderen Inhalt beigemessen habe. Unzweideutig sei in der Police ausgedrückt, daß im Schadenfalle auf Grund der Schadenaufmachung der Feuerversicherer 20% des für diesen ersatzpflichtigen Betrags zu zahlen seien. Darüber hätten die Parteien nicht im unklaren sein können. Bei dieser Sachlage würden sie dem Worte „Mehrwert“ keine entscheidende Bedeutung beigelegt haben. Wie dieses Wort zu verstehen, müsse nach der Gesamtheit der Verhältnisse vom Gericht ausgelegt werden. Diese durch Auslegung gewonnene Bedeutung sei für beide Parteien maßgeblich.

Die Rev. der Bekl. ist nicht begründet. Es kann ihr nicht zugegeben werden, daß die Auslegung, die der BR. dem Versicherungsvertrag gibt, unmöglich und rechtsirrig sei. Der BR. legt eingehend und ohne Rechtsverstoß dar, daß und weshalb die Annahme einer Mehrwertversicherung mit der Festsetzung der Vergütung auf 20% des von den Feuerversicherern zu zahlenden Betrags und mit der Bemessung der Prämie auf 20% der Feuerversicherungsprämie in unvereinbarem Widerspruche stehen würde. Auch insofern liegt ein Rechtsirrtum nicht vor, als der BR. eine laufende Versicherung annimmt und bez. dieser gem. § 187 VVG. die Vorschrift in § 89 VVG. für unanwendbar erachtet.

(U. v. 8. Juni 1928; 11/28 VII. — Hamburg.) [Ku.]

Versicherung als Feuerversicherung anzusehen ist, da aus dem Gefahrenkreise nur Feuer- und Explosionsgefahr übernommen war, ist bedenkenfrei und entspricht der ständ. Rspr. (z. B. Hamburg HansGZ. 1917, Beibl. 142; KG.: JurR. f. d. PrivVers. 28, 44, Hamburg ebenda 47).

2. Die Versicherung war als Mehrwertversicherung bezeichnet; es sollten 20% des für die Feuerversicherer ersatzpflichtigen Betrages gegen 20% der jeweiligen Feuerversicherungsprämie versichert sein; monatlich waren 20% des bei den Feuerversicherern laufenden Betrages zu deklarieren. Die Versicherungsgesellschaften haben in diesen Abreden die Vereinbarung einer nach § 87 Satz 2 VVG. und § 89 Abs. 1 VVG. nichtigen Taxe erblickt und jeden Schaden wegen Preisminderung der Ware bestritten. — Das BG. hat unter Billigung des RG. und mit versicherungstechnisch und -rechtlich zutreffenden Gründen eine Mehrwertversicherung trotz dem entgegenstehenden Wortlaut der Polizei nicht angenommen. Die Mehrwertversicherung deckt den durch Preissteigerung eingetretenen, also durch die Marktlage verursachten höheren Wert der Ware, der gerade mit Rücksicht auf seine Unvorhersehbarkeit beim Abschluß des Vertrages nicht in bestimmten Quoten der Versicherungssumme ausgedrückt, sondern nur bis zu einer gewissen Summe, sei es voll oder prozentual, gedeckt werden kann. Wenn also das BG. im vorliegenden Falle aus der Bestimmtheit der Quote, die in jedem Falle zu zahlen ist und aus der Höhe des Prämiensatzes folgert, daß eine Mehrwertversicherung im technischen Sinne nicht vorliege, so wird man dem folgen und es begrüßen müssen, daß hier einmal die Auslegung eines Versicherungsvertrages unter Heranziehung versicherungstechnischer Gesichtspunkte erfolgt ist. Gerade hieran fehlt es in der Praxis sehr häufig.

Das BG. gelangt dazu, hier in der Vereinbarung des Mehrwertes etwas dem entgangenen Gewinn Ähnliches als versichert anzunehmen. Der entgehende Gewinn oder die verschiedenartigen Verluste im Versicherungsfalle können im Gegensatz zum Mehrwert von vornherein in bestimmten Prozentsätzen berechnet werden.

3. Eine taxierte Police kann bei der Versicherung entgehenden Gewinns nicht vereinbart werden (§ 89 Abs. 1 VVG.). Diese für die Feuerversicherung zwingende Vorschrift gilt nach § 187 Abs. 2 VVG. aber nicht, wenn die Feuerversicherung als laufende Versicherung genommen ist. Das RG. nimmt eine solche an und läßt daher die Taxe gelten. Für das Vorhandensein einer laufenden Police spricht der Umstand, daß generell die auf einem bestimmten Grundstück eingelagerten Waren versichert waren und daß monatliche Deklarationen zu erfolgen hatten (vgl. § 187 Abs. 2 VVG.). Über das Wesen der laufenden Versicherung kann hier weiteres nicht gesagt werden (vgl. Bruck, § 187 Anm. 5; Ritter, SeeVersBed., § 97 m. Nachw.).

4. Den Einwand des Dissenses widerlegt das RG. in dem nicht abgedruckten Teile der Entscheidungsgründe damit, daß hier nicht jede Partei etwas anderes nicht bloß innerlich wollte, sondern auch erklärte; eine versteckte Willensunstimmigkeit lasse sich nicht erkennen (RG. 100, 135; 104, 266; 105, 211).

RA. Dr. Alfred Gottschalk, Berlin.

7. § 101 VVG.; §§ 1127, 1128, 1192, 1282 BGB. Anspruch des Grundschuldgläubigers auf die Versicherungssumme; kein Recht des Versicherers auf Abtretung der Gläubigerrechte.†)

Dem Kl. steht an dem Grundstücke des D. eine Grundschuld zu. Das auf dem Grundstück errichtete Gebäude ist abgebrannt. Der Kl. erhebt den Anspruch auf die Versicherungssumme, den ihm die Bekl. weigert, weil noch ein Verfahren gegen den Eigentümer wegen Brandstiftung schwebt; die Bekl. ist in allen Instanzen verurteilt.

Der § 101 VVG. wäre für die Entscheidung des Rechtsstreits nur von Bedeutung gewesen, wenn vom BG. festgestellt worden wäre, daß Anton D. sich der Brandstiftung oder des Versicherungsbetruges schuldig gemacht hat, und deshalb hinsichtlich des ihm gehörig gewesenen Gebäudes Ansprüche des Versicherungsnehmers gegen die Bekl. nicht bestehen würden. Denn die Vorschrift des § 101 a. a. O. will den Realgläubigern selbständige Rechte gegen den Versicherer nur für den Fall geben, daß dieser von seiner Leistung gegen den Versicherungsnehmer frei geworden ist; im übrigen reichten auch die Bestimmungen der §§ 1127, 1128 BGB. für die Interessen der Realgläubiger aus.

Das BG. läßt es aber dahingestellt, ob die Bekl. dem Versicherungsnehmer gegenüber wegen seines gegen das Gesetz oder den Vertrag verstoßenden Verhaltens (Brandstiftung oder Versicherungsbetrug) von der Leistung befreit worden ist, und spricht dem Kl. den Klageanspruch auf Grund der §§ 1127, 1128 BGB. zu, auf die die Klage auch und in erster Linie gestützt war. Einen Rechtsirrtum enthält diese Entscheidung nicht.

Nach §§ 1128 Abs. 2, 1282 Abs. 1 BGB. ist der Hypothekengläubiger nach Fälligkeit seines Anspruchs zur Einziehung der Versicherungsentschädigung befugt, ohne daß es zuvor ihrer Beschlagnahme zu seinen Gunsten bedarf. Dies gilt entsprechend auch für den Grundschuldgläubiger (§ 1192 BGB.). Als fällig waren die Ansprüche des Kl. aus der Grundschuld und Hypothek zu betrachten. Denn bei der Auslegung der vom Eigentümer abgegebenen Erklärung, die Versicherungssumme solle unmittelbar an den Kl. ausgezahlt werden, konnte in ihr auch ein Verzicht der Grundstückseigentümer auf das Einhalten der vereinbarten oder gesetzlichen Kündigungsfrist gefunden werden. Es kommt deshalb nur auf die Einwendungen an, die sonst dem Klageanspruche entgegenstehen und von der Bekl. auch entgegengehalten werden. Durch § 101 VVG. sind ihr diese nicht abgeschnitten, weil der Anspruch, um den es sich handelt, aus § 1128 BGB. hergeleitet ist. Nur, wenn die Bekl. auch einwenden würde, daß sie dem Kl. nichts zu zahlen brauche, weil sie gegenüber dem Versicherungsnehmer von der Leistung frei geworden sei, könnte sie mit diesem Einwande im Hinblick auf die Vorschrift des § 101 VVG. nicht gehört werden. Aber die Bekl. hat umgekehrt gerade behauptet, daß sie dem Eigentümer gegenüber von der Leistung noch nicht frei geworden sei, da vor dem LG. in A. zwischen ihr und D. noch ein Prozeß wegen der Versicherungsentschädigung schwebe. Es bleibt deshalb nur der von der Bekl. aus § 16 Ziff. 4 der Versicherungsbedingungen entnommene Einwand übrig, wonach die Versicherungsanstalt, solange eine polizeiliche oder gerichtliche Untersuchung über die Entstehung des Brandes schwebt, die Auszahlung der Entschädigung verweigern kann, bis der Ver-

---

Zu 7. Die etwas kurzgehaltenen Entscheidungsgründe des RG. haben wohl folgenden Gedankengang:

„Die Klage sei auf § 101 VVG. und §§ 1127, 1128 BGB. gestützt. Der Anspruch aus § 101 sei nur gegeben, wenn der Versicherer von der Leistung frei sei. Das brauche aber hier nicht geprüft zu werden, da §§ 1127 f. die Klage stütze. Im vorl. Falle sei die Forderung des Hypothekengläubigers fällig und deshalb könne er nach §§ 1127, 1128, 1282 ohne vorherige Beschlagnahme die Forderung auf Brandentschädigung durch Klage geltend machen. Diesem Klageanspruche ständen allerdings die Einreden entgegen, die gegen den Brandbeschädigten von der Bekl. erhoben werden könnten. Dazu gehöre auch die Behauptung, daß die Bekl. dem Brandbeschädigten gegenüber von der Haftung frei sei. Mit dieser Behauptung könne sie aber nicht gehört werden, weil dann der Fall des § 101 vorliege. Sie habe deswegen ja auch gar nicht behauptet, daß sie frei sei, sondern umgekehrt, daß sie noch nicht frei sei. Der außerdem bestehende Einwand der polizeilichen Untersuchung komme auch nicht in Betracht."

Das RG. prüft also nur den Anspruch aus §§ 1127 f. BGB. und kommt zur Verurteilung der Bekl., weil die Bekl. nicht behauptet habe, daß sie von der Haftung gegen den Brandbeschädigten frei sei.

Während das OLG. sagt, es komme nicht darauf an, ob Bekl. von der Leistung gegenüber dem Versicherungsnehmer frei sei, steht das RG. auf dem Standpunkt, daß der Anspruch des Hypothekengläubigers von der Frage abhänge, ob der Anspruch des Versicherungsnehmers bestehe. Letzteres ist zweifellos richtig, da auch die Pfandrechte aus §§ 1127, 1128, 1282 BGB. die Forderung des Schuldners auf Brandentschädigung voraussetzen. Aber, meint das RG., die Bekl. hat nicht behauptet, daß sie dem Versicherungsnehmer gegenüber frei sei, vielmehr umgekehrt habe sie gerade behauptet, daß sie noch nicht frei sei. Hierzu ist zu bemerken, daß die Verteidigung der Bekl., „sie sei noch nicht frei", nicht das Umgekehrte von frei sein ist, sondern ein non liquet. Wie hätte auch die Bekl. dem Hypothekengläubiger gegenüber sagen können, sie sei frei, da noch darum gestritten wurde. Das wäre doch mindestens eine zunächst nicht beweisbare Behauptung und objektiv auch eine unwahre Behauptung gewesen. Wörtlich genommen hat das RG. recht, wenn es sagt, die Bekl. hat nicht bestritten, aber dem tatsächlichen Verhalten nach bestritt sie die Forderung des Versicherungsnehmers, da sie sich ja beim LG. Arnsberg gerade deswegen verklagen ließ. Es ist daher unverständlich, wie das RG. das Vorbringen als ein Nichtbestreiten ansehen konnte. Die Bekl. durfte aber in diesem Prozesse sich nur so verteidigen, daß sie sagte, es steht nicht fest, ob der Versicherungsnehmer und Schuldner einen Brandentschädigungsanspruch hat. Denn hätte sie zugegeben, daß der Versicherungsnehmer schon jetzt keinen Anspruch habe; so wäre dieses Zugeständnis genügend Stütze gewesen, um dem Kl. ein Klagerecht aus §§ 101 VVG. zu geben, da, wie auch das RG. sagt, der Anspruch des Hypothekengläubigers aus § 101 VVG. das Nichtbestehen des Brandentschädigungsanspruchs des Versicherungsnehmers voraussetzt.

Die Rechtslage ist also die, daß gegenüber §§ 1128, 1282 BGB. die Bekl. nach Auffassung des RG. die Forderung des Versicherungsnehmers bestreiten mußte, da diese Vorschriften das Bestehen der Pfand- und Brandschadenforderung voraussetzen, soweit aber der Kl. nach § 101 VVG. aus eigenem Rechte klagte, hätte sie die Forderung des Versicherungsnehmers nicht bestreiten dürfen, da das Nichtbestehen der Brandschadenforderung den Anspruch des Hypothekengläubigers bedingt.

In beiden Fällen mußte die Verteidigung der Bekl., daß sie nicht wisse, ob der Brandbeschädigte eine Forderung gegen sie habe, genügen, dem Kl. den Beweis aufzuerlegen, entweder daß die Forderung bestehe (§ 1128 BGB.) oder daß sie nicht bestehe (§ 101 VVG.). Durch die Verbindung beider Ansprüche in einer Klage durfte die Bekl. in ihrem Vorbringen nicht beschwert werden.

Nach der vom RG. geschaffenen Rechtslage ist nunmehr die Bekl. verpflichtet, zu zahlen, ohne daß sie ihre Rechte aus § 102 VVG. wahrnehmen kann. Verliert der Brandbeschädigte seinen Hauptprozeß, weil er keinen Anspruch hat, so kann der Bekl. aus § 102 VVG. keine Rechte auf Abtretung mehr geltend machen, da die Rechtskraft des Urteils entgegensteht, und kann äußerstenfalls den zwecklosen Prozeß wegen ungerechtfertigter Bereicherung gegen den Brandbeschädigten führen. Auch dieser Erfolg zeigt, daß die Begründung des RG. nicht befriedigt.

Da die Entsch. dieses Prozesses nach vorstehenden Darlegungen von der Vorentscheidung des Prozesses in Arnsberg abhängt und hierauf auch hingewiesen worden war, wäre es Sache des Vorderrichters gewesen, gem. § 148 ZPO. das Verfahren auszusetzen. Inwieweit das RG. diese Frage noch in der Revision zu prüfen hatte, mag hier unerörtert bleiben.

Unbeachtet sind auch die Satzung und die AllgVersBed. der Bekl. geblieben, obschon darauf hingewiesen worden war. Nach diesen Vorschriften hat nur der Versicherungsnehmer einen Anspruch auf Zahlung zum Wiederaufbau und auf Zahlung nach Zustimmung sämtlicher Hypothekengläubiger. Hier war zwar nur ein Gläubiger vorhanden, aber die Entsch. müßte auch zutreffen, wenn mehrere Gläubiger vorhanden sind. Weigert einer der Gläubiger die Auszahlung, so kann der andere Gläubiger auch nicht Zahlung an sich verlangen, selbst wenn der Eigentümer damit einverstanden wäre, da die Brandentschädigung allen Hypothekengläubigern gemeinschaftlich haftet.

Der § 1282 BGB. gibt auch nur das Recht auf die Forderung des Brandbeschädigten, d. h. so wie sie besteht. Dabei kommt es nicht auf die Fälligkeit der Hypothekenforderung an, vielmehr haben auch die Hypothekengläubiger, deren Forderung noch nicht fällig ist, ein Widerspruchsrecht und Anspruch auf Konservierung der Brandentschädigung für die Gesamtheit der Hypothekengläubiger.

GerAss. a. D. Direktor Hellweg, Münster.

sicherungsnehmer eine Erklärung der zuständigen Behörde darüber beibringt, daß sich die Untersuchung gegen ihn nicht richtet. Dieser Einwand greift aber nicht durch, weil solche Verfahren nach der Feststellung des BG. nicht schweben.

Auch das hilfsweise gestellte Verlangen der Bekl., daß der Kl. ihr die ihm an den Grundstücken der abgebrannten Versicherungsnehmer zustehenden Grundschuld- und Hypothekenrechte abtrete, ist nicht gerechtfertigt. Das Recht auf Abtretung könnte höchstens in Frage kommen, wenn die Bekl. von ihren Versicherungspflichten gegen die versichert gewesenen Grundstückseigentümer frei geworden wäre, was die Bekl. in diesem Prozesse selber nicht gelten lassen will. Bei der Einziehung des Versicherungsanspruches auf Grund der §§ 1128 Abs. 2, 1282 Abs. 1 BGB. ist das Recht auf die Abtretung abzulehnen, weil der Versicherer mit ihr zum Nachteil des versicherten Grundstückseigentümers gegen die Zahlung der Versicherungsentschädigung die Hypothek oder Grundschuld eintauschen würde, also in Wirklichkeit seine Entschädigungspflicht aus dem Versicherungsvertrage nicht oder nicht voll erfüllen würde, weil das Grundstückseigentum weiter belastet bleibt.

(U. v. 16. Okt. 1928; 165/28 VII. — Hamm.)

8. Die in § 75 ADSVB. verordnete Ausbesserungspflicht des Versicherten ist nicht von Bedeutung für den Schadensersatzanspruch als solchen, sondern nur für seine Höhe.†)

Die Kl. hatte den ihr damals gehörigen Dampfer „Hedwig" für die Zeit vom 20. März 1925 bis 19. März 1926 bei den Bekl. gegen Seeunfall versichert. Der Versicherung sind vereinbarungsgemäß die Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen von 1919 (ADSVB.) zugrunde gelegt. Während der Versicherungszeit hat der Dampfer drei Seeunfälle gehabt, nämlich zwei Unfälle am 19. Sept. und einen weiteren Unfall am 8. Dez. 1925. Diese Unfälle haben Kaskoteilschäden verursacht. Die Schäden sind in Gemäßheit von § 74 ADSVB. am 25. Jan. 1926 durch Sachverständige auf 17565 RM festgestellt. Bei der im Juni 1926 vorgenommenen Dispachierung ist zu Lasten der Bekl. ein policenmäßiger Schaden von 18381,25 RM eingesetzt. Bereits im Februar oder März 1926 haben die Bekl. auf Anfordern der Kl. für die Ausführung der Reparaturen an dem Dampfer einen Ausbesserungsvorschuß von 12000 RM bezahlt. Die Kl. hat aber den Versicherungsschaden nicht ausgebessert. Sie hat im April 1926 den Versicherern mitteilen lassen, daß sie von einer Ausbesserung des Schiffes wegen der großen Höhe der Reparaturkosten absehen wolle, und hat späterhin den Dampfer in beschädigtem Zustande für 15000 RM verkauft. Der Erwerber ist in das Versicherungsverhältnis nicht eingetreten. Der Käufer hat das Schiff nach Angabe der Kl. mit einem Kostenaufwande von 21000 dänischen Kronen in betriebsfähigen Zustand gebracht.

Die Kl. behauptet, ihrerseits zur Ausbesserung des Schiffes aus einem wichtigen Grunde gemäß § 75 Abs. 5 ADSVB. nicht verpflichtet gewesen zu sein. Ein von den Parteien gemäß § 75 Abs. 6 ADSVB. angerufenes Schiedsgericht hat durch Schiedsspruch v. 25. Mai 1927 das Vorliegen eines solchen wichtigen Grundes verneint.

Die Kl. verlangt von den Bekl. den Ersatz des Versicherungsschadens, wobei sie die bereits gezahlten 12000 RM in Anrechnung bringt. Die Bekl. haben den Klageanspruch nach Grund und Betrag bestritten und im Wege der Widerklage die Rückzahlung der von ihnen vorgeschossenen 12000 RM nebst Zinsen verlangt.

Die Instanzgerichte haben die Klage abgewiesen und der Widerklage stattgegeben, das RG. hat aufgehoben.

Das BG. hat mit eingehender Begründung dargelegt, daß die Kl. sich auf die Vorschriften in § 75 Abs. 5 ADSVB. nicht berufen könne, vielmehr grundsätzlich in Gemäßheit von § 75 Abs. 1 a. a. O. nach Feststellung des streitigen Teilschadens den Dampfer „Hedwig" **unverzüglich** hätte ausbessern müssen.

Diese Ausführungen des BG. lassen einen beachtlichen Rechtsirrtum nicht erkennen. Die Rev. wendet sich dann auch in erster Reihe gegen die aus der angeführten Sach- und Rechtslage von dem BG. gezogenen Schlußfolgerungen, welche folgendes besagen.

Die §§ 44, 74 ADSVB. enthielten „Voraussetzungen" für die Zahlungspflicht des Versicherers, der auf Grund des Versicherungsvertrages nicht zu leisten brauche, bevor jene Voraussetzungen erfüllt seien. Dies sei dort ausdrücklich ausgesprochen. Insbes. sei in § 74 Abs. 9 ADSVB. nicht etwa nur ein Zurückbehaltungsrecht des Versicherers gegeben, vielmehr entstehe überhaupt die Verpflichtung des Versicherers erst nach Erfüllung der in § 74 ausgesprochenen Pflichten des Versicherungsnehmers. Der enge äußere und innere Zusammenhang der §§ 74 und 75 zwinge zu dem Schluß, daß bei einer Kaskoversicherung auch die gehörige Erfüllung der nach § 75 dem Versicherungsnehmer obliegenden Pflichten Voraussetzung für den Grund des Schadensersatzanspruchs des Versicherungsnehmers sei. Da nun hier die unverzügliche Ausbesserung des Teilschadens von der Kl. ohne ausreichenden Grund unterlassen sei und auch in Zukunft nicht mehr vorgenommen werden könne, so könne auch die Schadensersatzpflicht der Bekl. aus dem Versicherungsvertrage nicht mehr zur Entstehung kommen. Daneben lasse sich das Verhalten der Kl. als positive Vertragsverletzung hinsichtlich einer Hauptverpflichtung auffassen, welche den Bekl. ein Rücktrittsrecht vom Versicherungsvertrage nach § 326 BGB. gäbe.

Nun ist in den ADSVB. unter anderem folgendes bestimmt:

„§ 74.

1. Ein Teilschaden ist durch Sachverständige festzustellen. . . .

8. Die von den Sachverständigen getroffene Feststellung ist nicht verbindlich, wenn sie offenbar von der wirklichen Sachlage erheblich abweicht. Die Feststellung erfolgt in diesem Falle durch Urteil. . . .

§ 75.

1. Nach Feststellung des Teilschadens ist das Schiff unverzüglich auszubessern. . . .

3. Die Ersatzpflicht des Versicherers wird durch die für die Ausbesserung aufgewendeten Kosten bestimmt. Übersteigt der Gesamtbetrag dieser Kosten den von den Sachverständigen geschätzten Betrag, so wird die Ersatzpflicht durch den geschätzten Betrag bestimmt. . . ."

Zu 8. Der § 44 ADS. regelt die allgemeinen Voraussetzungen der „Fälligkeit des Entschädigungsanspruchs". Der Sondertitel über die Kaskoversicherung bestimmt in § 74 Abs. 9: „Der Versicherer kann die Zahlung verweigern, bis der Schaden . . . festgestellt ist." Damit wird für die Kaskoversicherung unzweideutig eine weitere Fälligkeitsvoraussetzung aufgestellt, ganz so wie für die Gebäude-Feuerversicherung in § 97 VVG. (Wiederherstellungsklausel). Aber der § 75 Abs. 1 setzt hinzu: „Nach Feststellung eines Teilschadens ist das Schiff unverzüglich auszubessern." Soviel ist vorweg klar, daß die Wiederherstellung der beschädigten Sache hier so wenig wie im Fall des § 97 VVG. als eine „Leistung" (§ 241 BGB.) des Versicherungsnehmers in Betracht kommen kann. Schon dadurch ist hier der vom BG. herangezogene § 326 BGB. ausgeschaltet. Nur darum kann es sich handeln, ob hier eine zweite besondere Fälligkeitsvoraussetzung neben die des § 74 Abs. 9 (s. oben) gestellt wird. Das wäre freilich normentechnisch verfehlt. Denn die Bestimmung des § 74 Abs. 9 würde irreführend, wenn eine nachfolgende Bestimmung ergäbe, daß der Versicherer nach der vorschriftsmäßigen Schadenfeststellung die Zahlung noch weiter verweigern kann, bis auch die Ausbesserung vollzogen ist (soweit nicht Reparaturunfähigkeit oder -unwürdigkeit vorliegt [§ 77]). Immerhin: der Normenzusammenhang könnte diese Auslegung aufzwingen.

Die Rechtsfolge der Unterlassung der Ausbesserung wird aber nur für einen Sonderfall bestimmt: wenn der Versicherungsnehmer bei Vorliegen eines „wichtigen Grundes" erklärt hat, daß er das Schiff nicht ausbessern werde, dann wird nach § 75 Abs. 5 „die Ersatzpflicht des Versicherers durch den festgestellten Betrag des Schadens bestimmt". Das heißt: es wird dem Versicherungsnehmer für den Fall der Rechtfertigung der Nichtausbesserung durch einen „wichtigen Grund" der „festgesetzte Betrag des Schadens" oder — wie § 75 Abs. 3 sagt — „der geschätzte Betrag" als Ersatzmaß gesichert. Daraus folgt a contrario, daß mit der spruchmäßigen (§ 75 Abs. 6) Verneinung des Vorliegens eines „wichtigen Grundes" der von dem Versicherungsnehmer angekündigten Nichtausbesserung die rechtliche Garantierung des bezeichneten Ersatzmaßes hinwegfällt. Das trifft im Streitfalle zu. Was nun für den Ersatzanspruch und sein Maß zu gelten habe, wird freilich nicht ausdrücklich gesagt. Aber unmöglich kann man als stillschweigend unterstellt betrachten, daß in solchem Falle „der Entschädigungsanspruch des Versicherungs-

Danach soll die in § 75 Abs. 1 vorgesehene Ausbesserung des Teilschadens nur dazu dienen, die in § 74 vorgesehene Feststellung jenes Schadens zu **kontrollieren** (**Ritter**, Recht der Seeversicherung, § 75, Anm. 3, 10; **Voigt**, Seeversicherungsrecht, S. 700, Abs. 3). Dabei ist der Betrag der für die Ausbesserung aufgewendeten Kosten keineswegs unbedingt entscheidend. Dies zeigt sich schon in der laut § 75 Abs. 5 vorgesehenen ausschließlichen Bestimmung der Ersatzpflicht des Versicherers durch den festgestellten Betrag des Schadens. Sieht man von dieser Sondervorschrift ab, so ist grundsätzlich maßgebend entweder der Betrag der Ausbesserungskosten oder der von den Sachverständigen — oder statt dessen durch Urteil — gemäß § 74 Abs. 1—8 ADSVB. festgestellte Betrag, je nachdem, welcher Betrag geringer ist. Hat aber gemäß § 74 Abs. 9 Satz 2 ADSVB. eine anderweite Feststellung des Schadens stattgefunden, so sind grundsätzlich nur die Ausbesserungskosten maßgebend (**Ritter**, Recht der Seeversicherung, § 75, Anm. 26). Es kann indessen auch der Fall so liegen, daß eine Feststellung oder Kontrolle der Ersatzpflicht des Versicherers „durch die für die Ausbesserung des Teilschadens aufgewendeten Kosten" überhaupt nicht möglich ist. So z. B., wenn ein unter die Versicherung fallender Teilschaden entstanden ist und das Schiff, bevor dieser Teilschaden beseitigt werden konnte, infolge eines versicherungsfreien, von dem Versicherungsnehmer nicht zu vertretenden Ereignisses total verloren geht. Auch solchenfalls hat der Versicherer an und für sich den versicherten Teilschaden zu ersetzen (**Ritter**, a. a. O. § 75 Anm. 40, 41; § 28 Anm. 24). Ob und inwieweit dabei eine Feststellung des Teilschadens nach § 74 Abs. 1 bis 8 oder Abs. 9 Satz 2 ADSVB. erforderlich ist, bedarf hier keiner näheren Darlegung. Es genügt der Hinweis, daß nach den ADSVB. eine Ersatzpflicht des Versicherers für Kaskoteilschaden, auch abgesehen von den daselbst in § 75 Abs. 5 vorgesehenen Fällen, trotz Unterlassens einer gehörigen Ausbesserung des Teilschadens und Fehlens einer Klarstellung über die Höhe solcher Ausbesserungskosten begründet sein kann. Es ist daher nicht, wie das BG. meint, „aus dem engen äußeren und inneren Zusammenhang der §§ 74 und 75 ADSVB. oder aus dem Umstande, daß der Versicherungsnehmer ebenso, wie zur Mitwirkung bei der Schadensfeststellung nach § 74 auch grundsätzlich zur unverzüglichen Ausbesserung des Teilschadens verpflichtet ist (**Ritter** a. a. O. § 75 Anm. 13), die Schlußfolgerung zu ziehen, daß diese unverzügliche Ausbesserung für das Bestehen und die Geltendmachung des Entschädigungsanspruches des Versicherungsnehmers dieselbe Bedeutung hat wie die in §§ 44 u. 74 a. a. O. aufgestellten Erfordernisse (**Ritter** a. a. O. § 74 Anm. 57 ff., § 44 Anm. 2 ff.). Auch da, wo eine Ausbesserungspflicht des Versicherungsnehmers nach § 75 Abs. 1, 3 ADSVB. anzunehmen ist, dient diese Ausbesserung im Versicherungsverhältnis weder zur Abwendung noch zur Minderung des Teilschadens, sondern nur zur Feststellung und Kontrollierung der von den Versicherern zu deckenden Schadenshöhe (**Ritter** a. a. O. § 75 Anm. 10, 3, 4). Es ist nicht ersichtlich, daß die Versicherer ein anderes oder weitergehendes Interesse berechtigter Art an der tatsächlichen Ausbesserung des Teilschadens auf Grund von § 75 ADSVB. haben. So ist dann auch nur dieses Interesse auf Feststellung und Kontrolle der Höhe des Teilschadens von den Seeversicherern bei der Beratung und Vereinbarung der einschlägigen Vorschriften in § 75 ADSVB. angeführt worden (siehe **Bruck**, Materialien zu den ADSVB. Bd. I S. 264 Bem. 1 ff., Bem. 14; a. M.: **Ritter** § 75 Anm. 13, § 74 Anm. 11, siehe aber auch § 75 Anm. 40, 41).

Dies alles weist darauf hin, daß die in § 75 ADSVB. geregelte Ausbesserungspflicht nur für die Höhe des Versicherungsschadens Bedeutung hat, nicht aber die Grundlage des Schadensersatzanspruchs selbst berührt. Jene Ausbesserungspflicht betrifft daher auch nicht eine dem Versicherungsnehmer obliegende Leistung, auf welche die Vorschriften in §§ 326, 323 ff. BGB. angewandt werden könnten. Insbes. der Anwendbarkeit von § 326 BGB. steht entgegen, daß die Ausbesserungspflicht keine Hauptverpflichtung i. S. des Versicherungsvertrages darstellt. Sollte in dem genannten § 75 ADSVB. etwas anderes bestimmt werden, so hätten dies die Versicherer, welche die Abfassung der ADSVB. in erster Linie und entscheidend beeinflußt haben, klar und eindeutig zum Ausdruck bringen müssen.

Im vorliegenden Falle ist nach den Feststellungen des BG. ein unter die Versicherung fallender Teilschaden entstanden, ist dieser Teilschaden gemäß § 74 Abs. 1—7 ADSVB. durch Sachverständige festgestellt und ist auch den Voraussetzungen des § 44 ADSVB. genügt. Somit hat die Kl. einen grundsätzlichen Anspruch auf Ersatz des Versicherungsschadens. Ist die Ausbesserung des Teilschadens nicht in der in § 75 ADSVB. vorgesehenen Weise erfolgt, obwohl weder die in § 75 Abs. 5 erwähnte Ausnahme von der Ausbesserungspflicht noch eine von dem Versicherungsnehmer nicht zu vertretende Unmöglichkeit gehöriger Ausbesserung vorliegt, so kann die Kl. zwar nicht schlechthin die nach § 74 Abs. 1—7 ADSVB. festgestellte Schadenssumme, wohl aber den Betrag verlangen, auf den sie bei gehöriger und rechtzeitiger Ausbesserung gemäß § 75 Abs. 3, 4 Anspruch hätte. Für die Höhe dieses Betrages ist die Kl. grundsätzlich beweispflichtig. Die Höhe des Versicherungsanspruches ist auch von Bedeutung für die von den Bekl. erhobene Widerklage.

(U. v. 12. Juli 1928; 67/28 I. — Hamburg.) [Ka.]

9. Behandlung der Wiederherstellungsklausel bei Abschluß des Feuerversicherungsvertrages mit mehreren Gesellschaften, die in ihren Allgemeinen Bedingungen verschieden lautende Klauseln haben.†)

Die Kl. ist laut Versicherungsschein v. 18. Febr. 1925 bei der Pommerschen Feuersozietät und vier Privatversicherungsgesellschaften, darunter der Bekl. zu je $^1/_5$ mit ihren Gebäuden und Maschinen gegen Feuerschaden versichert. Für den Versicherungsschein ist ein Formular der Pommerschen Feuersozietät verwendet worden. Der Schein ist vollzogen vom Landeshauptmann der Provinz Pommern und von einer Versicherungs-AktG., unter deren Firmenstempel sich der weitere Stempelvordruck befindet: „Gleichzeitig in Vollmacht der

---

nehmers erlischt" (so § 42 Abs. 2 für den Fall der nichtrechtzeitigen Andienung des Schadens). Mangels jeder weiteren Bestimmung muß es beim Wegfall der Ersatzmaßgarantie sein Bewenden haben: es wird zu Lasten des Versicherungsnehmers wieder der Regelsatz des § 75 Abs. 3 wirksam, nach welchem das bezeichnete Ersatzmaß durch „die für die Ausbesserung aufgewendeten Kosten" zurückgedrängt wird, wenn diese geringer sind als jenes. Daß dieser Regelsatz hier, wo die Ausbesserung nicht vollzogen worden ist, nur sinngemäß angewendet werden kann, verschlägt nichts; es ist auf jene Kosten abzustellen, welche im Einzelfall für die Ausbesserung aufzuwenden gewesen **wären**.

Diese Lösung, welche der Normenzusammenhang aufzwingt, entspricht auch der gesetzlichen Ordnung dieser Materie (§ 141 VVG.; §§ 709, 710 HGB.), nach welcher — das steht außer Streit — der Ersatzanspruch nicht davon abhängig ist, daß die Ausbesserung tatsächlich vollzogen worden ist.

Der Entsch. ist also durchaus zuzustimmen. Bestünde hier aber — es ist nicht der Fall! — ein Auslegungszweifel, so müßte die „undeutliche Äußerung zum Nachteil desjenigen erklärt werden, der sich derselben bedient hat" (so § 915 ÖsterrABGB.).

Sektionschef a. D. Prof. Dr. **Albert Ehrenzweig**, Wien.

Zu 9. Bei der Gebäudefeuerversicherung wird die Versicherungssumme fast immer zur Herbeiführung des Wiederaufbaues bzw. zur Sicherung der Realgläubiger verwendet. Unter welchen Voraussetzungen hiervon Abstand genommen wird, ist in den VersBed. nicht immer einheitlich geregelt. Im vorl. Fall ist die Versicherung gegeben worden von einer sog. öffentlichen Feuerversicherungsanstalt (der Pommerschen Feuersozietät) und vier Privatversicherungsgesellschaften. Letztere vier legen die allgemeinen Feuerversicherungsbedingungen der Privatversicherung ihren Versicherungsverhältnissen zugrunde; die Pommersche Feuersozietät hat ihre besonderen Bestimmungen. Diese beiden VersBed. lauten bez. der Frage der Wiederherstellung verschieden. Nach den VersBed. der Pommerschen Feuersozietät wird von der Wiederherstellung Abstand genommen und Auszahlung bewilligt, wenn zwingende Gründe der Wiederherstellung entgegenstehen und wenn die Sozietät bereit ist, von der Wiederherstellung abzusehen. Unter diesen Voraussetzungen werden dann nur $^2/_3$ der zu zahlenden Versicherungsentschädigung den Versicherungsnehmern verabfolgt. — Nach den AllgVersBed. der Privatversicherung wäre, wenn man dem Urteil folgt, die Auszahlung vom Versicherungsnehmer zu erwirken, wenn die Realgläubiger die unbedingte Zahlung bewilligen, ohne daß es auf die Wiederherstellung des verbrannten Gebäudes ankäme.

Der Versicherungsnehmer ist also nach den Bedingungen der

mitbeteiligten Gesellschaften". Die Versicherung ist abgeschlossen „nach Maßgabe der Satzung und der Allgemeinen Versicherungsbedingungen der Pommerschen Feuersozietät und der Allgemeinen Versicherungsbedingungen der Privatgesellschaften v. 1. Jan. 1910". Dem Versicherungsschein sind u. a. beigeheftet „Allgemeine Sicherheitsvorschriften für Fabriken und großgewerbliche Anlagen". In diesen heißt es unter A: Wiederherstellungsklausel:

„Im Schadensfalle wird die Entschädigung für die versicherten Betriebsgebäude und die Maschinen nur zur Wiederherstellung, d. h. zum Wiederaufbau gleichartiger, denselben Zwecken dienender Gebäude und Maschinen an derselben Stelle gezahlt.

Ist die Wiederherstellung an derselben Stelle wegen behördlichen Verbots oder aus anderen zwingenden Ursachen nicht möglich, so kann mit Einwilligung der Realberechtigten gestattet werden, daß der Wiederaufbau an anderer Stelle des Ortsbezirks erfolgt.

Kann die Wiederherstellung aus zwingenden Gründen überhaupt nicht erfolgen, und ist die Sozietät bereit, in Anerkennung dieser Gründe von der Wiederherstellung abzusehen, so verliert der Versicherungsnehmer den Anspruch auf ein Drittel der für die nichtwiederhergestellten Gebäude und Maschinen berechneten Entschädigung."

Am 17. Juli 1926 erlitt die Kl. einen Brandschaden, dessen Höhe auf 95 873 RM festgesetzt worden ist. Da nach der Behauptung der Kl. die Wiederherstellung der Fabrik an derselben Stelle nicht möglich war, hat die Pommersche Feuersozietät in Anerkennung der Gründe der Kl. von der Wiederherstellung abgesehen und eine Auszahlung von zwei Drittel des festgesetzten Schadenbetrags, d. h. von 63 915,34 RM bewilligt. Während die Pommersche Feuersozietät und drei beteiligte Privatgesellschaften die auf sie entfallenden 80% des genannten Betrags bezahlt haben, verweigert die Bekl. die Zahlung. Sie ist in allen drei Instanzen verurteilt worden.

Der BR. legt den Abs. 3 der Wiederherstellungsklausel, dem Wortlaut folgend, dahin aus, daß es nur Sache der Sozietät sei, zu prüfen, ob die Wiederherstellung aus zwingenden Gründen überhaupt nicht erfolgen könne, und zu entscheiden, ob in Anerkennung dieser Gründe von der Wiederherstellung abgesehen werden solle. Die Ansicht der Bekl., das Wort „Sozietät" müsse bei einem von mehreren Versicherungsgesellschaften abgeschlossenen Vertrag durch die Namen der sämtlichen Gesellschaften sinngemäß ersetzt werden, würde der BR. dann vielleicht für zutreffend halten, wenn der Versicherungsvertrag lediglich nach Maßgabe der Versicherungsbedingungen der Pommerschen Feuersozietät abgeschlossen worden wäre. Hier aber sei der Abschluß zugleich nach Maßgabe der Allgemeinen Versicherungsbedingungen der Privatgesellschaften abgeschlossen worden, die im Zweifel alle die Bestimmungen enthielten, nach denen sich das Versicherungsverhältnis zwischen den Privatgesellschaften und ihren Versicherungsnehmern richten soll. Die Allgemeinen Versicherungsbedingungen der Bekl. enthielten aber keine Bestimmung, die der Wiederherstellungsklausel in den Sicherheitsvorschriften der Pommerschen Feuersozietät entspräche. Vielmehr sage § 17 nur, daß im Falle der Belastung versicherter Gebäude mit Hypotheken die Entschädigung nur zur Wiederherstellung gezahlt werde, und daß der Versicherungsnehmer die Zahlung erst verlangen könne, wenn die bestimmungsmäßige Verwendung des Geldes gesichert sei, es sei denn, daß die Realgläubiger in die unbedingte Zahlung willigten. Eine Außerachtlassung dieser nur der Sicherung des Realkredits dienenden Bedingung behaupte die Bekl. gar nicht. Ihr Einwand betreffe lediglich die Nichtbeobachtung der Vorschrift des Abs. 3 der Wiederherstellungsklausel in den Vorschriften der Pommerschen Feuersozietät. Sie wolle also eine Entscheidung für sich in Anspruch nehmen, von der sie sonst, wenn sie allein das Risiko übernehme, die Zahlung der Entschädigung nicht abhängig mache. Dazu sei sie bei richtiger Auslegung des Vertrags, wie sie Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte erfordern, nicht berechtigt. Die Allgemeinen Sicherheitsvorschriften der Pommerschen Feuersozietät verlangten im Falle des Abs. 3 der Wiederherstellungsklausel nur, daß die Sozietät bereit sei, von der Wiederherstellung abzusehen. Das erkläre sich aus der ganz besonderen Stellung der Sozietät gegenüber dem Versicherungsnehmer. Da die Pommersche Feuersozietät in Ausübung des ihr allein zustehenden Entschließungsrechtes von der Wiederherstellung der versicherten Gebäude der Kl. abgesehen habe und andere Anstände, wie sie etwa aus § 17 der Allgemeinen Versicherungsbedingungen der Bekl. herzuleiten wären, nicht beständen, sei auch die Bekl. verpflichtet, in Höhe von 20% den der Kl. entstandenen Schaden zu ersetzen.

Die Rev. der Bekl. kann keinen Erfolg haben. Wenn auch die Meinung des BR. nicht zutreffend ist, daß die Bekl. überhaupt keine Rechte aus der Wiederherstellungsklausel herleiten könnte, so verstößt doch die Auslegung des Abs. 3 der Wiederherstellungsklausel durch den BR., daß die Pommersche Feuersozietät allein darüber zu entscheiden habe, ob von der Wiederherstellung abgesehen werden solle, weder gegen gesetzliche Vorschriften noch ist sie rechtlich unmöglich. Eine sachliche Nachprüfung dieser Auslegung ist nicht angängig, da es sich zwar um typische Bedingungen handelt, diese aber nur für den Oberlandesgerichtsbezirk Stettin Geltung haben, also nicht revisibel sind. Die Auslegung erscheint übrigens durchaus sinngemäß und zweckentsprechend. Wenn die vier Privatversicherer, wie die Rev. geltend macht, darauf verzichtet haben, ihre Wiederherstellungsbedingungen der Versicherungspolice beizulegen — daß jeder von ihnen ähnliche besondere

Pommerschen Feuerversicherungssozietät abhängig von der Feststellung, daß zwingende Gründe einen Wiederaufbau verhindern und von der in das Belieben der Feuersozietät gestellten Entschließung, ob sie Barauszahlung bewilligen will. Auch bekommt er dann nur $^2/_3$. — Nach den AllgVersBed. der Privatversicherung kommt es nur auf die Entscheidung an, ob Realgläubiger vorhanden und diese Realgläubiger die unbedingte Auszahlung bewilligen. Soviel das vorliegende Material ergibt, scheint ein Hindernis in der Person der Realgläubiger im Streitfall nicht vorzuliegen. Man würde also, da die Bekl. eine der beteiligten Privatversicherungsgesellschaften ist, zu einer Verurteilung auf Grund der AllgVersBed. der Privatversicherung kommen können, wenn diese für die Versicherung als maßgebend angesehen werden. Die Kl. selbst hat, da sie sich mit $^2/_3$ der Beschädigung begnügte, den Standpunkt eingenommen, daß die VersBed. der Privatversicherung nicht in Betracht kämen, und sowohl der BR. wie auch das RG. scheinen davon auszugehen, daß die AllgVersBed. nicht Bestandteil des Versicherungsvertrags geworden sind. Für diese Annahme spricht auch, daß dem Versicherungsschein nur die Bedingungen der Pommerschen Feuerversicherungssozietät beigefügt waren und die Bemerkung im Versicherungsschein über die AllgVersBed. der Privatgesellschaften danach keine entscheidende Wirkung hat.

Demgemäß wäre also der Rechtsstreit zu entscheiden an der Hand der VersBed. der Pommerschen Feuerversicherungssozietät, unter besonderer Berücksichtigung des Umstandes, daß in diesen VersBed. die Entscheidung der Sozietät ausschlaggebend vereinbart ist. Da nun nicht bloß die Sozietät, sondern auch vier Privatversicherungsgesellschaften beteiligt sind, so erscheint die Ausführung der Bekl. nicht ganz unbeachtlich, daß, bez. des Anspruchs gegen die einzelne Gesellschaft, an die Stelle der Sozietät diese Gesellschaft trete und es danach jeder Gesellschaft freistehe, ob sie von der Wiederherstellung absehen und $^2/_3$ auszahlen wolle. Dagegen spricht aber, daß bei dieser Auffassung der Versicherungsnehmer, wie es auch hier der Streitfall zeigt, von einem Teil der Versicherungsgeber Zahlung bewilligt erhalten könne, vom andern nicht. Es fehlt in den Vereinbarungen an jeder Vorsorge im Falle einer derartigen Verschiedenheit.

Unter Berücksichtigung aller dieser Umstände erscheint die Annahme begründet, daß die Parteien nicht bloß die VersBed. der Pommerschen Feuersozietät allein zugrunde legen, sondern auch die Entsch. der Sozietät allein als maßgebend ansehen wollten. Eine solche Auslegung würde der Sozietät die Stellung einer führenden Gesellschaft mit weitgehenden Befugnissen einräumen, was im Versicherungswesen des öfteren vorkommt, wenn verschiedene Gesellschaften bei einer Versicherung beteiligt sind. Allerdings handelt es sich bei dieser Feststellung m. E. nicht bloß um die Auslegung der VersBed., sondern auch gleichzeitig um die Auslegung des Vertragsverhältnisses und der (evtl. stillschweigend) getroffenen Abreden. In diesem Sinn legt auch das RG. am Schluß den Sachverhalt aus. Der vorliegende Prozeß richtete sich gegen eine Berliner Gesellschaft. Er schwebte bei den Berliner Gerichten in erster und zweiter Instanz, die auch mit der Auslegung der VersBed. befaßt waren. Die Wirkung der VersBed. der Pommerschen Feuersozietät erstreckte sich daher im vorl. Fall über den Bezirk des OLG. Stettin hinaus. Danach kann es vielleicht zweifelhaft sein, ob die Ausführung des RG. zutrifft, daß eine sachliche Nachprüfung betreffs der Auslegung der VersBed. hier nicht angängig sei, weil diese nur im Bezirk von Stettin Geltung hätten.

JR. Gerhard, Berlin.

Bedingungen habe, ist eine in den Vorinstanzen noch nicht aufgestellte Behauptung —, weil eine verschiedenartige Regelung durch die beteiligten Versicherungsgesellschaften unzweckmäßig sei, und wenn sie deshalb sich je für ihren Anteil denselben Wiederherstellungsbedingungen unterwerfen wollten, wie die üblicherweise von der Sozietät vereinbarten, dann erscheint es erst recht zweckmäßig, daß auch die Sozietät allein entscheiden sollte, ob von der Wiederherstellung abgesehen werden könne. Ein Rechtsverstoß kann jedenfalls nicht darin gefunden werden, daß der BR. die Wiederherstellungsklausel in diesem Sinne ausgelegt hat.

(U. v. 3. Juli 1928; 669/27 VII. — Berlin.) [Ku.]

**10. § 61 VVG. Ausbedungene Sorgfaltspflicht des Versicherten keine Bedingung für die Versicherung im Rechtssinne, Umfang der Sorgfaltspflicht bei Aufbewahrung von Schmucksachen.†)

(U. v. 18. Mai 1928; 37/28 VII. — Berlin.) [Ku.]

Abgedr. JW. 1928, 1735[16].

Zu 10. A. Anm. von Gottschalk, ebenda 1820.

B. In der Frage ist mehrfach zu unterscheiden.

1. a) Dem Urt. in RG. 49, 290 liegt folgender Sachverhalt zugrunde: Goldwaren waren versichert mit der Maßgabe:

„Die Gültigkeit der Versicherung wird dadurch bedingt, daß die Räume mit den im Antrag angegebenen Sicherheitsvorrichtungen versehen sind und stets ordnungsmäßig verschlossen gehalten sowie täglich, auch an Sonn- und Festtagen revidiert werden. Insbes. wird bemerkt, daß die Ladentür durch starkes Schloß und ebenso wie die Schaufenster durch gesicherte Holzrolladen geschützt ist. Die Ausgangstür des Flurs ist durch Schloß und Riegel, die übrigen Türen durch Schlösser und die Fenster der hinteren Räume durch Holzblenden mit Riegeln gesichert. Im Zimmer hinter dem Laden schläft stets eine erwachsene Person."

Das RG. erachtete hier eine aufschiebende Bedingung als vorliegend. — In der Tat ist die Erfüllung der Pflicht des Versicherten zur Anbringung und Erhaltung jener Maßnahmen für den Versicherer derart wesentlich, daß die Vereinbarung als eine wahre Bedingung aufzufassen ist, deren Erfüllung der Versicherte zu beweisen hat; war er hierzu — auch schuldlos — außerstande, so hat er keinen Anspruch. Dagegen hat er die Prämie für die ganze Vertragszeit zu bezahlen; denn wenn auch der Versicherer keinen erzwingbaren Anspruch auf die Ausführung der Maßnahmen hat, so ist der Versicherte doch nach dem Sinn des Vertrages zu ihnen verpflichtet, er kann sich also durch Verletzung jener Pflicht nicht von der Prämienpflicht befreien.

b) Von dieser Rechtsanschauung, wonach bei der Einbruchdiebstahlsversicherung die vereinbarten Sicherungsmaßnahmen eine wahre Vertragsbedingung sind, deren Erfüllung der Versicherte zur Begründung des Entschädigungsanspruchs beweisen muß, ist das RG. sodann (ohne jener älteren Entsch. zu erwähnen) in späteren Entsch. (so schon JW. 1922, 100) abgegangen, so auch in der hier besprochenen. Auch hier war die Versicherung „bedingt" dadurch, daß die Schmucksachen, wenn sie nicht getragen wurden, unter Verschluß gehalten werden, und zwar so, daß das verschließende Behältnis selbst nicht weggenommen werden konnte. Auch hier treffen die Erwägungen des Urt. in RG. 49, 290 zu: Die Art der Verwahrung sei für den Versicherer so wichtig, daß er seine Entschädigungspflicht sachgemäß abhängig macht von der Anwendung gewisser Sicherungsmaßnahmen; die Sorge für die ordnungsmäßige Verwahrung gehöre danach zu den vertragsmäßigen Verpflichtungen des Versicherten, deren Erfüllung er wie bei jedem zweiseitigen Vertrag beweisen müsse, wenn er die Entschädigung verlangt. — Danach ist der hier besprochenen Entsch. nicht beizustimmen. Nach dem RG. soll es sich bei dieser nicht um eine Bedingung im Rechtssinn handeln, sondern nur um eine vertragsmäßige Erweiterung des § 61 VVG., so daß Leistungsfreiheit des Versicherers schon bei einfacher Fahrlässigkeit eintreten solle. Wenn die Parteien nur dies letztere beabsichtigt hätten, so hätten sie dies viel klarer ausgedrückt durch die einfache Bestimmung, daß bei Fahrlässigkeit jeder Art Leistungsfreiheit eintrete. Wortlaut und Zweck der Bestimmung weisen darauf hin, daß die Parteien hier eine wirkliche Bedingung gemeint haben.

2. Gegensätzlich nehme man hier Fälle, wo inhalts des Versicherungsscheins die Ersatzpflicht an eine „Bedingung" geknüpft ist, während in Wahrheit nur eine Auflage an den Versicherten vorliegt, eine Obliegenheit für ihn festgesetzt ist. Z. B. die Feuerversicherung des Müllers ist von der „Bedingung" abhängig gemacht, daß er das Rauchen in der Mühle nicht dulde, oder die des Tischlers davon, daß allabendlich die Sägespäne aus der Werkstatt entfernt werden oder die des Landwirts davon, daß alljährlich der Blitzableiter auf seine Brauchbarkeit untersucht oder (bei der Viehversicherung) der Stall allmonatlich desinfiziert wird. Mag auch die Leistung dieser — wiederkehrenden — Handlungen im Versicherungsschein als „Bedingung" für die Entschädigungspflicht des Versicherers bezeichnet sein, so hat sie doch nur die Bedeutung einer Obliegenheit i. S. der §§ 6, 32 VVG., d. h. ihre Verletzung hat Leistungsfreiheit des Versicherers nur zur Folge, wenn jene eine schuldhafte ist und auf Eintritt und Umfang des Schadens von Einfluß war.

3. In den oben zu 1 gedachten Fällen hat der Versicherer Anspruch auf die Prämie, auch wenn der Versicherte die Verpflichtung zu den Sicherungsmaßnahmen nicht erfüllt hat. In anderen Fällen kommt aber der Vertragsanspruch beider Teile erst mit dem Vorhandensein gewisser Tatsachen zur Entstehung, so RG. (LZ. 3, 324): Inhalts des Versicherungsscheins sollte die Versicherung am 1. Juli 1902 beginnen; in Wahrheit war aber abgemacht, daß der Vertrag erst wirksam werden sollte, wenn ein vom Versicherten bereits vorher mit einer anderen Gesellschaft geschlossener Vertrag gelöst sein würde. Dieser neue Vertrag erzeugt eine Rechtswirkung erst mit der Auflösung jenes früheren Vertrages; bis dahin schuldet auch der Versicherte dem neuen Versicherer keine Prämie.

4. Das Vorliegen einer wahren Bedingung (oben 1) kann auch zur Folge haben, daß die Ersatzpflicht nur unter gewissen Umständen ausgeschlossen ist. Z. B. die Gesellschaft gewährt mir Feuerversicherung unter der Bedingung, daß ich die vorhandenen (feuergefährlichen) Öfen meiner Fabrik durch neue ersetze. Bricht nun in der Fabrik Feuer aus und weist der Versicherer nach, daß es entstanden ist aus den Öfen, so liegt mir der Nachweis ob, daß ich die beim Versicherungsabschluß vorhanden gewesenen Öfen durch neue ersetzt habe; denn nur unter dieser Bedingung war mir Versicherungsschutz zugesagt. Kann ich diesen Nachweis nicht führen, so ist der Versicherer leistungsfrei, auch wenn mir ohne meine Schuld (etwa in Folge Krieges) die Beschaffung neuer Öfen nicht möglich war. Die Entschädigungspflicht war eben bedingt durch jene Beschaffung; dagegen hätte ich die Entschädigung schlechthin fordern können, wenn das Feuer im Dachstuhl oder durch Blitzschlag entstanden wäre.

Danach ist dem Urt. und Gottschalk nicht beizustimmen, die Bedeutung der Bedingung in jedem einzelnen Fall durch Auslegung festzustellen.

RA. Dr. Eugen Josef, Freiburg i. Br.

**11. § 61 VVG. Die Nichtentlassung eines Angestellten, der sich einer Brandstiftung schuldig gemacht hat, ist ein den Versicherer befreiendes grobes Verschulden des Versicherungsnehmers, auch wenn dieser ohne Gefährdung der eigenen Sicherheit gegen Strafverfolgung die Entlassung nicht aussprechen konnte.†)

Nach § 61 VVG. ist der Versicherer von der Verpflichtung zur Leistung frei, wenn der Versicherungsnehmer den Versicherungsfall vorsätzlich oder durch grobe Fahrlässigkeit herbeiführt. Bei der Feuerversicherung wird es regelmäßig, wenn nicht etwa besondere Entschuldigungsgründe in Frage kommen, als grobe Fahrlässigkeit des Versicherungsnehmers anzusehen sein, wenn er einen Angestellten in seinem Dienste behält, nachdem sich dieser der Brandstiftung im Hause (oder in der Fabrik) des Versicherungsnehmers schuldig gemacht und letzterer davon sichere Kenntnis erlangt hat. Denn damit hat sich ein Angestellter als derartig unzuverlässiger und gefährlicher Mensch erwiesen, daß dessen weiteres Belassen in seiner Stellung, gerade auch mit Rücksicht auf die berechtigten Belange des Versicherers, eine Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt bedeutet, die im Regelfalle als grobe Fahrlässigkeit zu werten sein wird. Würdigt man

---

Zu 11. Im Ergebnis wird man die Entsch. billigen müssen, selbst wenn man zunächst einmal außer Betracht läßt, daß es nur ganz wenige Fälle gibt, in denen die Nachweise für die Brandstiftung derart erdrückend zusammengebracht werden, daß daraufhin die Brandstiftung strafrechtlich oder auch nur zivilrechtlich festgestellt wird.

Beim Konflikt zwischen der Vertragspflicht zum Entlassenmüssen des Mitbrandstifters und dem eigenen persönlichen Interesse, sich den Strafverfolgungsbehörden nicht direkt oder indirekt zu verraten, geht die Vertragspflicht vor. Das ist die allgemeine Grundlinie, der man zustimmen muß.

Die Begründungsweise kann sich jeder verschieden zurechtlegen. Sehr einleuchtend scheint mir der (in dem RGUrt. nicht verwendete) Gesichtspunkt, daß sich niemand zu seiner Entlastung auf einen Pflichten- oder Interessenkonflikt (d. h. einen Notstand) berufen kann, den er durch seine eigene strafbare Handlung schuldhaft herbeigeführt hat.

RA. Dr. Serini, Berlin.

den vorliegenden Sachverhalt von diesem rechtlichen Gesichtspunkt aus, so ergibt sich, daß dem einen der als Versicherungsnehmer in Betracht kommenden Gesellschafter der Firma A. M., nämlich dem R. M., die Teilnahme des Buchhalters F. an der Brandlegung v. 2. Dez. 1925 bekannt war, denn nach den tatsächlichen Feststellungen des BG. hatte er gemeinsam mit F. diesen Brand angesteckt. Demnach erwuchs dem R. M. alsbald die Verpflichtung, den F. aus seiner Stellung bei der Firma zu entfernen, ohne daß noch etwas darauf ankäme, ob auch dem anderen Mitgesellschafter die Täterschaft F.s bekannt war. Ein Verschulden des R. M. in dieser Hinsicht will der Vorderrichter mit folgenden Erwägungen ausschalten: „R. M. war sofort nach dem ersten Brande verhaftet worden. Hatte also seinen Vater nicht mehr auf F. aufmerksam machen können. Aus dem Gefängnis heraus konnte er das nicht. Da hätte er sich und F. verraten, und das brauchte er nicht.“ Der letzte Satz wird von der Rev. mit Recht beanstandet. Es geht nicht an, daß dem R. M. sein eigenes strafbares und vertragswidriges Verhalten der Bekl. gegenüber zur Entschuldigung dient. Wollte man dem Gedankengang des BR. folgen, so würde sich ergeben, daß von einem Versicherungsnehmer, der Brandstifter war, eine geringere Verkehrssorgfalt zu fordern wäre, als von demjenigen, der sich keiner solchen Tat schuldig gemacht hat. Dies Ergebnis wäre unannehmbar, ganz besonders im Vertragsverhältnis der Feuerversicherung. Die Erwägung, daß R. M., wenn er den F. alsbald fristlos entließ, möglicherweise dazu beigetragen hätte, daß seine und des F. Schuld an der Brandlegung vom 2. Dez. 1925 aufgedeckt wurde, kann die Beurteilung, ob er i. S. des § 61 VVG. schuldhaft gehandelt hat, nicht beeinflussen. Ließ er sich durch solche Beweggründe bestimmen, von der Entlassung F.s Abstand zu nehmen, so handelte er auf eigene Gefahr und kann sich dem Vorwurf, durch grobe Fahrlässigkeit den von F. am 4. Jan. 1926 angelegten Brand herbeigeführt zu haben, nicht ohne weiteres entziehen.

Die Ausführungen des BG. können also die Verantwortlichkeit des R. M. aus § 61 VVG. nicht beseitigen. Ob ihm sonstige Entschuldigungsgründe, etwa die durch die Untersuchungshaft verursachte Beschränkung seiner Handlungsfreiheit, zur Seite stehen, wird der Tatrichter noch zu prüfen haben. Wäre aber festzustellen, daß R. M. trotzdem die Möglichkeit hatte, sei es unmittelbar, sei es mittelbar durch Einwirkung auf seinen Vater die Entlassung F.s rechtzeitig herbeizuführen, dann würde ihm grobe Fahrlässigkeit zur Last fallen, da er nichts dergleichen veranlaßt hat. Es bliebe dann nur noch — falls in dieser Hinsicht Zweifel aufkommen sollten — zu erörtern, ob die Tatsache, daß F. nicht entlassen und aus den Geschäftsräumen der Firma entfernt wurde, ursächlich dafür gewesen ist, daß die zweite Brandstiftung durch ihn erfolgte. Würde auch dies zu bejahen sein, dann wäre auf Grund des Einwandes aus § 61 VVG. die Klage abzuweisen.

(U. v. 3. Juli 1928; 97/28 VII. — Jena.) [Ku.]

12. VVG.; § 323 BGB. **Verpflichtung des Versicherten aus einer laufenden Transportversicherung bei einer Veräußerung seiner Anlagen, die Pflicht zur Prämienzahlung dem Rechtsnachfolger aufzuerlegen.** †)

(U. v. 21. April 1928; 664/27 VII. — Stettin.) [Ku.]

Abgedr. JW. 1928, 1744[24].

13. §§ 1127, 1128, 1281 BGB. **Hinterlegung der Versicherungssumme für Versicherten und Hypothekengläubiger, wenn von dessen Zustimmung die Zahlung abhängig ist.**

Nach § 17 VersBed. wird die Entschädigung nur zur Wiederherstellung gezahlt, wenn versicherte Gebäude vor dem Versicherungsfall mit Hypotheken belastet sind; in diesem Fall kann der Versicherungsnehmer Zahlung erst verlangen, wenn die bestimmungsmäßige Verwendung des Geldes gesichert ist, es sei denn, daß die vor dem Versicherungsfall eingetragenen Hypothekengläubiger in die unbedingte Zahlung willigen. Der Kl. hatte unter Beweisantritt behauptet, daß die Einwilligung dieser Gläubiger erteilt sei, die Bekl. hatte es bestritten. Das BG. läßt diese Frage offen und verurteilt unter Bezugnahme auf §§ 1281, 1128 BGB. die Bekl. dem Grunde nach zur Hinterlegung der Entschädigung als einer zur Befriedigung der Hypotheken-, der Pfändungsgläubiger und des Kl. bestimmten Masse. Die Rev., die eine prozessuale Beschwerde nicht erhoben hat, ist der Ansicht, daß das Urteil unzulässig sei, weil § 17 VersBed. Zahlung an die Hypothekengläubiger und den Versicherungsnehmer gemeinsam nicht vorsehe und die Verurteilung die Einwilligung der Hypothekenschuldner nicht zu ersetzen vermöge. Demgegenüber ist der Hinweis des BG. auf §§ 1281, 1128 BGB. zutreffend. Nach Abs. 2 der letztgedachten Vorschrift finden auf die Forderung gegen den Versicherer, auf die sich die Hypothek erstreckt (§ 1127 BGB.), die für eine verpfändete Forderung geltenden Vorschriften Anwendung, der Schuldner kann also nur an den Versicherungsnehmer und den Hypothekengläubiger gemeinschaftlich leisten, und jeder von beiden hat einen Anspruch auf Hinterlegung der geschuldeten Summe (§ 1281 BGB.). Dieser Anspruch wird durch § 17 AllgVersBed., der eine Ausnahme von der Regel bestimmt, indem er dem Versicherungsnehmer unter gewissen Voraussetzungen das Recht einräumt, allein Zahlung an sich zu verlangen, nicht berührt, steht also dem Kl. auch in dem Fall zu, wenn die in § 17 VersBed. vorgesehene Einwilligung der Hypothekengläubiger nicht erklärt ist.

(U. v. 19. Okt. 1928; 175/28 VII. — Stettin.) [Ku.]

****14.** § 693 Abs. 2 RVO. **Die Beschränkung der Kündigung auf dem Fall eines wichtigen Grundes setzt auch bei den Angestellten der Organe der Unfallversicherung (Berufsgenossenschaften) eine zehnjährige Tätigkeit als Angestellter voraus. Eine andere Tätigkeit, z. B. als Lehrling oder Gehilfe, genügt nicht. Kriegsdienst ist auf die zehnjährige Frist nicht anzurechnen.**

Das BG. geht bei seiner Entsch. davon aus, daß nach § 693 Abs. 2 RVO. die Beschränkung des Kündigungsrechts auf das Vorliegen eines wichtigen Grundes nur gegenüber solchen Angestellten bestehe, die als Angestellte bei der Genossenschaft länger als zehn Jahre beschäftigt gewesen wären. Aus dieser Auslegung folgert es, daß dem Kl. gegen-

---

Zu 12. Zu dem Ergebnis deses Urteils wird sich wenig sagen lassen. Es stehen sich hier eben zwei unvereinbare Interessen gegenüber: Das Interesse des Versicherers an der Durchführung des einmal abgeschlossenen Vertrages, auf den er seinen Geschäftsbetrieb eingerichtet hat, und auf der anderen Seite das Interesse der Eisenhütte, in ihren geschäftlichen Entschließungen über eine so lebenswichtige Frage, wie einen Verschmelzungsprozeß von denkbar größten Ausmaßen innerhalb der Rheinisch-Westfälischen Eisenindustrie, nicht durch die Rücksicht auf einen selbst langjährigen Versicherungsvertrag behindert zu sein. Das RG. stellt sich auf die Seite des Versicherers. Die Frage scheint nahezuliegen, ob nicht das Gesetz selbst die Frage in dem entgegengesetzten Sinne entschieden hat. § 68 Abs. 2 VVG. bestimmt: Fällt das Interesse, für welches die Versicherung genommen ist, nach dem Beginne der Versicherung weg, so gebührt dem Versicherer die Prämie für die laufende Versicherungsperiode. Damit ist der Versicherungsnehmer frei und der Versicherungsvertrag wegen Gegenstandslosigkeit erledigt. „Zur Gewährung noch weitergehender Rechte an den Versicherer liegt kein Anlaß vor“, bemerkt die Begr. dazu. Die Vorschrift ist nicht zwingend und gilt nicht für die Seeversicherung (vgl. § 4 Abs. 2 ASVB. von 1919). Das RGUrt. ergibt deutlich, daß eine Ausschließung des § 68 Abs. 2 aus dem Vertrage nicht zu gewinnen war; es operiert lediglich mit Treu und Glauben und der Sitte des Verkehrs, die doch die strikte Gesetzesvorschrift schwerlich zu schlagen vermögen. Unbefangen betrachtet, scheint hier geradezu ein Schulfall des versicherungsrechtlichen Ristornos gegeben zu sein. Daß die Veräußerung des ganzen Unternehmens nicht anders beurteilt werden kann, als die sonstige freiwillige Aufgabe der unter Versicherungsschutz gestellten Interessen, ergibt sich von selbst. Auch aus dem Begriff und geschäftlichem Zweck einer laufenden Versicherung läßt sich nichts Gegenteiliges herleiten, und überhaupt habe ich keinen sachlichen Grund herausfinden können, der um die Anwendung des VVG. herumführen könnte.

Das Wunderliche ist nun, daß § 68 Abs. 2 VVG. weder in dem Urteile des RG., noch in dem Urteile des OLG. Stettin v. 24. Okt. 1927: V.u.G.W. (Praxis) 1928, 46; JurR. f. d. PrivVers. 1928, 31, noch endlich in der vielfältigen Kritik, die sich gegen das Ul. erhoben hat (vgl. Josef: Dtsch. VersZtg. 1928, 93; Pottien: VersPraxis 1928, 28; Mielke: JurR. f. d. PrivVers. 1928, 32), die leiseste Erwähnung gefunden hat.

Geh. JR. Dr. Otto Hagen, Berlin.

über, dessen Beschäftigungszeit als Angestellter noch nicht zehn Jahre betragen hätte, die Kündigung jederzeit ohne Einschränkung zulässig gewesen wäre.

Die Rev. macht demgegenüber geltend, daß es lediglich auf die Beschäftigungsdauer, nicht auf die Beschäftigung als Angestellter ankomme, namentlich da auch die Dienstordnung der Bekl. nur davon spreche, daß der Angestellte länger als zehn Jahre im Dienste der Genossenschaft tätig gewesen sein müsse, und daß daher gegenüber dem seit dem Jahre 1910 bei der Bekl. tätigen Kl. die Kündigung nur aus einem wichtigen Grunde hätte erfolgen dürfen. Ein solcher habe aber nicht vorgelegen.

Die Entstehungsgeschichte der Vorschrift des § 693 Abs. 2 RVO. spricht für die Richtigkeit der vom BG. in Übereinstimmung mit dem RVA. vertretenen Auffassung. In der Kommission des RT. (Materialien zur RVO., KommBer. 3. Buch, S. 118 ff.) war die Ansicht vertreten worden, daß die Bestimmungen des 2. Buchs der RVO. über die Krankenkassenbeamten auch auf die Unfallversicherung übernommen werden sollten. Es wurde zunächst von mehreren Kommissionsmitgliedern im Rahmen eines Antrags Nr. 369 die Aufstellung von Grundsätzen für die Dienstordnung durch Einfügung eines § 703a vorgeschlagen. Unter Abs. 2 dieses Paragraphen hieß es ursprünglich:

Nach fünfjähriger Beschäftigung darf eine Kündigung oder Entlassung nur aus einem wichtigen Grunde erfolgen.

Die Vorschrift wurde dann in zweiter Lesung auf Grund eines Antrags Nr. 581 dahin abgeändert:

Ein Angestellter, der unter der Dienstordnung steht, darf nur aus einem wichtigen Grunde entlassen werden. Das gleiche gilt nach fünfjähriger Beschäftigung für die Kündigung.

Diese Fassung läßt klar erkennen, daß hier eine fünfjährige Beschäftigung als Angestellter gemeint war. Bei der Begründung des Antrags wurde von einem der Antragsteller noch ausdrücklich hervorgehoben, daß die Angestellten vor Erlaß der Dienstordnung gehört werden sollten und ihre Entlassung ohne Kündigung nur aus einem wichtigen Grund erfolgen dürfe, daß ihnen nach fünfjähriger Dienstzeit aber auch nur aus einem wichtigen Grunde gekündigt werden dürfte. Die Vorschrift ist dann in der jetzt bestehenden Fassung als § 693 Abs. 2 in das Gesetz übergegangen, wobei die Zeitspanne auf zehn Jahre verlängert wurde. Daß im übrigen eine Änderung des materiellen Inhalts der Vorschrift gegenüber der Fassung, die sie in der zweiten Lesung der Kommission gewonnen hatte, beabsichtigt gewesen wäre, ergibt sich aus den Gesetzesmaterialien nicht. Nach Sinn und Zweck der Vorschrift muß daher für die Beschränkung der Kündigungsmöglichkeit auf das Vorliegen eines wichtigen Grundes eine zehnjährige Beschäftigung als Angestellter erfordert werden. Nur bei dieser Auslegung würde auch die Absicht der ursprünglichen Antragsteller, eine Gleichstellung zwischen den Angestellten der Krankenkassen und der Berufsgenossenschaften herbeizuführen, erreicht sein. Denn für die Angestellten der Krankenkassen bestimmt § 354 RVO.:

Wer der Dienstordnung unterstehen soll, wird durch schriftlichen Vertrag angestellt.

Nach zehnjähriger Beschäftigung darf die Kündigung oder Entlassung solcher Angestellten nur aus einem wichtigen Grund stattfinden.

Ins Gewicht fallen muß schließlich auch, daß die Vorschrift des § 693 Abs. 2 RVO. innerhalb der Abt. VII des vierten Abschnitts „Angestellte" der Vorschriften über Gewerbe- und Unfallversicherung steht. Nach der Stellung im System des Gesetzes können sich die gesamten in der Abteilung enthaltenen Vorschriften daher nur auf „Angestellte" beziehen.

Wenn die Rev. zu diesem Punkte noch darauf hinweist, daß auch die Dienstordnung nur davon spreche, daß der Angestellte zehn Jahre im Dienste der Genossenschaft tätig gewesen sein müsse, so steht dem entgegen, daß die Vorschriften der Dienstordnung rechtsungültig sind, soweit sie sich mit den Bestimmungen der RVO. selbst in Widerspruch setzen (RG. 112, 65[1])). Das würde aber der Fall sein, wenn man mit der Rev. die Vorschrift der Dienstordnung dahin auslegen wollte, daß auch eine Beschäftigung ohne Angestelltenverhältnis auf die zehnjährige Dienstzeit angerechnet werden sollte, während nach der hier gegebenen Auslegung der Vorschrift des § 693 Abs. 2 RVO. nur eine Beschäftigung als Angestellter anrechnungsfähig ist.

Für die Berechnung der Dienstzeit ist auch ohne Bedeutung, daß der Kl. 1916 bis 1919 zum Heeresdienst eingezogen war. Das BG. lehnt die erhöhte Anrechnung der Kriegsjahre auf die zehnjährige Dienstzeit des § 693 Abs. 2 Satz 2 RVO. schon um deswillen ab, weil die Bestimmung der Tarifverträge „Kriegsjahre werden wie im Reichsdienst zur Anrechnung gebracht" sich nur auf die Voraussetzung zur Erlangung der lebenslänglichen Anstellung und der Ruhegehaltsberechnung bezöge. Die Rev. macht demgegenüber geltend, daß eine solche Beschränkung der Anrechnung ungerechtfertigt sei, daß Kriegsjahre vielmehr überall da, wo eine reine Berechnung nach Jahren gegenüber dem Staats- oder auch sonst im öffentlichen Leben bei der Begründung persönlicher Rechte von Bedeutung wäre, höher angerechnet würden, daß danach dem Kl. die drei Kriegsjahre mit 4½ Jahren auch auf das hier streitige Anstellungsverhältnis angerechnet werden müßten und daß er daher unter allen Umständen eine mehr als zehnjährige Anstellungszeit bei der Bekl. aufzuweisen habe.

Nach der ständigen Rspr. des RG. (RG. 114, 22[2]), 112[3])) wird das Verhältnis der Angestellten zur Berufsgenossenschaft in erster Linie durch die Vorschriften der RVO. und der Dienstordnung bestimmt. Nur soweit diese den Parteien zur Ergänzung des Dienstverhältnisses Spielraum lassen, unterliegt das Dienstverhältnis der freien Vereinbarung durch die Parteien. Nun knüpft der Tarifvertrag v. 13. März 1922 die lebenslängliche Anstellung und Ruhegehaltsberechtigung der Angestellten und der Tarifvertrag v. 27. Dez. 1923 die Ruhegehaltsberechtigung ohne weiteres an die Zurücklegung einer unter reichsgesetzmäßiger Einrechnung der Kriegsjahre zu berechnenden zehnjährigen Dienstzeit als Angestellter. Die Dienstordnung läßt dagegen die bezeichneten Rechtsfolgen zugunsten der Angestellten nach Ablauf einer anrechnungsfähigen Dienstzeit von zehn Jahren nicht von selbst eintreten, sondern gewährt nur dem Vorstand das Recht, derartige Angestellte auf Lebenszeit anzustellen und ihnen einen Anspruch auf Ruhegehalt zu verleihen, macht also beide Rechtswirkungen noch von einem Verwaltungsakt des Vorstandes abhängig (§ 7 Abs. 2; § 13 Abs. 2). Der Kl. kann daher nicht geltend machen, daß er beim Ablauf der Kündigungsfrist kraft der Vertragsnormen bei gesetzmäßiger Anrechnung der Kriegsjahre Rechte erlangt gehabt habe, die dem Eintritt der Kündigungswirkungen entgegengestanden hätten.

(U. v. 8. Mai 1928; 389/27 III. — Frankfurt a. M.)

[Sch.]

---

3. Sonstiges materielles Recht.

15. §§ 59 Abs. 1, 60 Abs. 1, 67 Abs. 2 AufwG.; Art. 97, 101 Abs. 1, 102, 107 DurchfVO. Bei der Aufwertung zugunsten eines Aufwertungsstocks wird eine Hypothek auch dann voll zu dem Aufwertungsfonds herangezogen, wenn der Versicherer noch andere als die in § 59 Abs. 1 AufwG. genannten Versicherungen betreibt. Der Teilungsplan wird unter Ausschluß des Rechtswegs aufgestellt. †)

Für die klagende Versicherungsgesellschaft war im Grundbuch eine Friedenshypothek von 86000 ℳ eingetragen, für die der Bekl. als Grundstückserwerber kraft genehmigter Schuldübernahme haftete. Er hat am 3. Aug. 1922 6000 ℳ und

---

[1]) JW. 1926, 2294.

[2]) JW. 1927, 1373. [3]) JW. 1927, 786.

Zu 15. Die Entsch., die eine für die gesamte Hypothekenaufwertung außerordentlich bedeutsame Frage behandelt, entspricht unbedingt den praktischen Verkehrsbedürfnissen. Hätte das RG. anders entschieden, so würde sich für die AufwSt. und die Gerichte die kaum lösbare Aufgabe ergeben, bei allen Versicherungsgesellschaften, die neben den Versicherungsgeschäften i. S. § 59 AufwG. noch andere Versicherungsgeschäfte betreiben — und es gibt nicht wenige solche Versicherungsgesellschaften —, die verschiedenen Versicherungszweige

am 24. Okt. 1922 92 000 M auf die Hypothekenforderung gezahlt. Die Kl. hat Quittungen und Löschungsbewilligungen erteilt, auf Grund deren die Post am 14. Febr. 1923 gelöscht wurde.

Die im November 1925 erhobene Aufwertungsforderung hat die Kl. mit der Behauptung begründet, daß ihr Treuhänder die Hypothek nebst der zugrunde liegenden Forderung zum Aufwertungsstock gezogen habe. Der Bekl. ist in allen Instanzen unterlegen.

Das BG. hat angenommen, daß der nach der Behauptung des Bekl. innerhalb des in § 67 Abs. 2 AufwG. bezeichneten Zeitraums geschlossene Vergleich dem Aufwertungsanspruch der Kl. nicht entgegenstehe, weil die Aufwertung zugunsten eines Aufwertungsstocks erfolge (§ 67 Abs. 2 letzter Halbsatz AufwG.).

Der Bekl. bestreitet nicht, daß zugunsten des Aufwertungsstocks der Kl. aufgewertet werden soll, macht aber geltend, die Hypothek habe nur insoweit zu diesem Stock gezogen werden dürfen, als er zur Befriedigung von Ansprüchen aus Versicherungen der in § 59 Abs. 1 AufwG. bezeichneten Art diene, nicht aber insoweit, als daraus Ansprüche aus Versicherungen anderer Art gedeckt werden sollten. Nun hat die Kl. auch andere Arten von Versicherungen als die in § 59 Abs. 1 bezeichneten betrieben, und die Rev. meint, das aufgewertete Vermögen der Kl. könne zu dem Aufwertungsfonds nur in dem Verhältnis herangezogen werden, in dem der Umfang der von der Kl. betriebenen Versicherungen der in § 59 Abs. 1 bezeichneten Art zu dem Umfang der übrigen Versicherungsgeschäfte der Kl. stehen. Wenn sich also z. B. ein Verhältnis von 2 (Versicherungen der in § 59 Abs. 1 bezeichneten Art) zu 1 (sonstige Versicherungen) ergebe, so dürften nur $^2/_3$ jeder zum aufwertbaren Vermögen gehörigen Hypothek zum Aufwertungsstock gezogen werden, der Rest nicht; daraus folge, daß ein Aufwertungsvergleich die Aufwertung eines Drittels der Hypothek ausschließe.

Das Gesetz ist diesen Weg nicht gegangen. Das aufgewertete Vermögen der Versicherungsunternehmung wird einem Treuhänder überwiesen (§ 60 Abs. 1 AufwG.). Diese Vorschrift betrifft nicht allein solche Unternehmungen, die lediglich Geschäfte der in § 59 Abs. 1 bezeichneten Art betreiben, sondern findet auch Anwendung, wenn die Gesellschaft neben solchen Geschäften andere Versicherungen übernimmt. Auf das Verhältnis des Umfangs beider Versicherungsarten legt das Gesetz kein Gewicht, es verordnet die Überweisung des gesamten aufwertbaren Vermögens an den Treuhänder, sofern die Unternehmung Versicherungen der in § 59 Abs. 1 bezeichneten Art übernommen hat. Das dem Treuhänder zu überweisende Vermögen bildet nach der — gemäß § 61 AufwG. zulässigen — Ergänzungsbestimmung in Art. 97 Abs. 1 DurchfVO. v. 29. Nov. 1925 den Aufwertungsstock, in ihn fließt das gesamte aufgewertete Vermögen der Versicherungsunternehmung (Art. 97 Abs. 3). Die Interessen der Gläubiger aus Versicherungen anderer als der in § 59 Abs. 1 bezeichneten Art werden durch mehrere Bestimmungen berücksichtigt: einmal ist der Treuhänder mit Zustimmung der Aufsichtsbehörde berechtigt und verpflichtet, unter gewissen Voraussetzungen Teile des Aufwertungsstocks zur Befriedigung solcher Gläubiger freizugeben (Art. 101 Abs. 1 DurchfVO.), sodann müssen die zum Aufwertungsstock gehörigen Vermögenswerte auf die verschiedenen Versicherungszweige nach dem Verhältnis der auf sie entfallenden technischen Reserven verteilt werden (Art. 102 das.). Soweit hiernach Vermögen freigegeben ist oder der Aufwertungsstock auf andere als die in § 59 Abs. 1 bezeichneten Versicherungszweige entfällt, ist das Vermögen in dem vom Treuhänder aufzustellenden Teilungsplan nicht zu berücksichtigen, sondern an die Versicherungsunternehmung zurückzugeben (Mügel zu Art. 102, Quassowski zu Art. 102).

Daraus ergibt sich, daß die Hereinnahme der vollen Hypothek der Kl. in den Aufwertungsstock den geltenden Vorschriften entspricht und daß der angebliche Vergleich der Aufwertung der Hypothek nicht entgegensteht. Daß eine Freigabe der Hypothek gemäß Art. 101, 102 erfolgt sei, hat Bekl. nicht behauptet. Die Frage, ob er sich im vorliegenden Rechtsstreit darauf berufen darf, daß der Treuhänder einer etwaigen Verpflichtung zur Freigabe nicht nachgekommen sei, muß verneint werden. Art. 107 DurchfVO. bestimmt, daß der Teilungsplan und der ihm zugrunde liegende Bestand des Aufwertungsstocks unter Ausschluß des Rechtswegs durch Genehmigung der Aufsichtsbehörde festgestellt wird. Die Entscheidung der Fragen, ob eine Ausscheidung aus dem Aufwertungsstock oder dessen Aufteilung nach Art. 101 bzw. 102 DurchfVO. stattzufinden habe, gehört zu der Feststellung des Bestandes des Aufwertungsstockes als Grundlage der Verteilung, kann also im Rechtsweg nicht erörtert werden.

(U. v. 30. Okt. 1928; 267/28 VII. — Berlin.) [Ku.]

16. § 242 BGB. Aufwertung einer Enteignungsentschädigungssumme.†)

(U. v. 13. Juli 1928; 23/28 VII. — Berlin.) [Ku.]

Abgedr. JW. 1928, 2848 [33].

---

dieser Gesellschaften in jedem einzelnen AufwVerfahren in ihrem wirtschaftlichen und finanziellen Zusammenhange zu prüfen.

Ob die Begründung des RG. über jede Anfechtung erhaben ist, kann zweifelhaft sein. Das AufwG. selbst grenzt in § 59 Abs. 1 bestimmte Versicherungsansprüche ab und hebt sogar noch ausdrücklich hervor, daß Versicherungsansprüche i. S. §§ 60 u. 61 nur die in § 59 Abs. 1 bezeichneten Versicherungsansprüche sind.

Wenn sodann im Anschluß daran § 61 AufwG. vorschreibt: „Die Reichsregierung oder die von ihr bestimmte Stelle trifft die näheren Bestimmungen über die Berechnung der Versicherungsansprüche, über die Bildung, Erhaltung, Liquidierung und Verteilung des Aufwertungsstockes sowie über den vom Schuldner zum Aufwertungsstocke zu leistenden Beitrag", so kann es eigentlich kaum einem Zweifel unterliegen, daß Versicherungsansprüche i. S. dieser Vorschrift nur die im § 59 genannten sind. Daraus ergibt sich aber noch nicht mit zwingender Notwendigkeit, daß auch der Aufwertungsstock auf einen bestimmten Zweig des Vermögens der betreffenden Gesellschaft zu beschränken ist. Aus den DurchfBest., die ja allerdings auch nur im Rahmen des § 61 rechtlich zulässig sind, insbes. aus den zitierten Art. 97, 102 u. 103 DurchfVO., ergibt sich allerdings zweifellos, daß dem Treuhänder bei Gesellschaften, die verschiedene Versicherungszweige betreiben, das gesamte Vermögen der Versicherungsunternehmung als Aufwertungsstock zu überweisen ist. Dies ergibt sich besonders klar aus Art. 102 DurchfVO.

Man wird daher wohl mit dem RG. annehmen müssen, daß sich die DurchfBest. trotz des Abs. 1 des § 59 im Rahmen der gesetzlichen Ermächtigung des § 61 AufwG. halten, zumal ja eine Abgrenzung des Vermögens einer Versicherungsgesellschaft nach bestimmten Versicherungszweigen auch rein kaufmännisch und wirtschaftlich betrachtet kaum jemals möglich sein wird.

JR. Dr. Lemberg, Breslau.

Zu 16. Das kammergerichtl. Urt. v. 5. Nov. 1927 ist vom 7. Sen. des RG. in der mitgeteilten Entsch. v. 13. Juli 1928 mit vollem Rechte aufgehoben worden. Vermutlich wäre es anders ausgefallen, wenn dem KG. bei der Urteilsfällung die RG. 118, 59 (nicht, wie es in der RGEntsch. infolge eines Schreibfehlers heißt, S. 27) = JW. 1927, 2914 veröffentlichte Entsch. v. 20. Sept. 1927, VII 208/27, bekannt gewesen wäre. Dort ist das RG. bei der freien Aufwertung eines im Jan. 1923 geschlossenen Vergleichs von dem unanfechtbaren Grundsatz ausgegangen, daß man auf Ansprüche, die man nicht kennt, deren Möglichkeit man sich nicht einmal vorstellt, nicht verzichten kann. Im gegebenen Falle war der Vergleich am 27. Juli 1923 abgeschlossen. Aber auch dieser Zeitpunkt liegt vor dem bekannten Urt. v. 28. Nov. 1923 (RG. 107, 78 = JW. 1924, 38), vor dem die Aufwertung fast ausnahmslos in der Rechtslehre und in der Rspr. abgelehnt wurde (Auffassung des 5. ZS. in RG. 116, 143 = JW. 1927, 1149 und in JW. 1927, 2112 [12], der sich der 7. Sen. RG. 118, 61 = JW. 1927, 2914 angeschlossen hat). Daher war die Annahme des BG., die Parteien hätten durch den Vergleich alle Geldentwertungsansprüche der Kl. ausgleichen wollen, in der Tat unhaltbar, zumal, wie das RG. hinzufügt, der Grundsatz des höchsten Gerichtshofs von der Natur der Enteignungsentschädigung als einer Wertschuld erst später aufgestellt ist und ein Verzicht auf die sich aus ihm ergebenden Rechte nicht im Willen der Kl. gelegen haben konnte. Im gegebenen Falle war (man kann sagen, glücklicherweise) durch die Vereinbarung der Parteien eine bindende Erledigung der Geldentwertungsfrage nicht geschaffen. Daher, bemerkt das RG. mit Recht, kommt auch die Entsch. RG. 112, 51 = JW. 1926, 168 nicht in Betracht. Dort ist (vom 6. Sen.) ausgesprochen, daß die bei der Enteignung zu Siedlungszwecken vom Oberlandeskulturamt festgesetzte Entschädigung für das Gericht auch dann bindend ist, wenn bei der Berechnung die Geldentwertung nicht berücksichtigt ist. Gegen diese Entsch. muß man nach wie vor die stärksten Bedenken haben; sie überspannt die Rechtskraftwirkung des vom Oberlandeskulturamt erlassenen Beschlusses.

OLGPräs. Dr. Levin, Braunschweig.

**17. § 254 BGB. Gastaufnahmevertrag. Verletzung eines Gastes durch Knallerbsen bei dem karnevalistischen Vergnügen einer Gastwirtschaft. Der Wirt haftet nicht, wenn das Werfen mit Knallerbsen eine Gepflogenheit der Gäste war, die der Bekl. kannte oder doch wahrnehmen konnte, und wenn er trotzdem die Wirtschaft aufsuchte oder darin blieb. †)

In der Nacht v. 23. zum 24. Febr. 1926 wurde der Kl. in den Räumen des vom Bekl. bewirtschafteten Ballhauses gelegentlich eines dort stattfindenden Redoutenfestes von einer Knallerbse ins Auge getroffen und nicht unerheblich verletzt. Er behauptet, daß der Bekl. den Verkauf von Knallerbsen und das Werfen mit solchen in seiner Wirtschaft geduldet habe. Er verlangt daher im Klagewege von dem Bekl. Schadensersatz für die Kosten der ärztlichen Behandlung, für entgangenen Verdienst und Schmerzensgeld sowie Feststellung der Schadensersatzpflicht des Bekl. für den ihm weiter entstehenden Schaden.

Zutreffend geht das angefochtene Urteil davon aus, daß der Gastwirt seinen Gästen auf Grund des zwischen ihnen bestehenden, im BGB. nicht besonders geregelten Vertrages für die Gefahrlosigkeit und Verkehrssicherheit der dem Wirtschaftsbetriebe dienenden Räume haftet (vgl. u. a. RG. 65, 13 und RGUrt.: JW. 1911, 182). Daraus folgt, daß der Gastwirt auch für die Gefahren einzustehen hat, die den Gästen aus dem Nebeneinander der in der Wirtschaft verkehrenden Personen erwachsen; unterläßt er es schuldhaft, rechtswidrige Einwirkungen in der Wirtschaft Anwesender auf seine Gäste zu verhindern, so macht er sich Letzteren schadensersatzpflichtig (RG. 85, 187[1]); vgl. SeuffArch. 78, 210). Auf besondere Gefahren, welche dem Gast bei der Benutzung der Wirtschaftsräume drohen, muß der Wirt aufmerksam machen (RGUrt.: JW. 1923, 76[2]). Das angefochtene Urteil stellt nun ohne Rechtsirrtum fest, daß Knallerbsen unter Umständen gefährliche Verletzungen hervorrufen können (vgl. RG. 58, 357), daß dies auch dem Bekl. bekannt sein mußte, daß aber weiter der Geschäftsführer und Vertreter des Bekl. das Werfen mit Knallerbsen in der Unfallnacht bemerkt und es geduldet hat. Grundsätzlich ist daher die Schlußfolgerung des BG., daß der Bekl. (§ 278 BGB.) schuldhaft (§ 276 Satz 2 das.) den zwischen den Parteien bestehenden Gastvertrag verletzt hat und dem Kl. schadensersatzpflichtig ist, rechtlich nicht zu beanstanden. Aber mit Recht rügt die Rev., daß der BR. nicht in erkennbarer Weise zu dem Beweisantrage des Bekl. Stellung genommen hat, es sei in Hamburg zur Karnevalszeit in Ballhäusern von der Art des „Trocadero" das Werfen mit Knallerbsen verkehrsüblich. Denn sollte in der Tat eine solche Verkehrssitte erweislich sein, so würde eine Haftung des Bekl. für den dem Kl. erwachsenen Schaden ohne weiteres entfallen. Denn auch der Gastvertrag unterliegt den allgemeinen Vorschriften der §§ 157, 242 BGB., wonach für die Auslegung und Erfüllung von Verträgen Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte maßgebend sind. Das Maß der vom Wirt dem Gast zu gewährenden Verkehrssicherheit ist kein unter allen Umständen gleiches; nur auf diejenige Verkehrssicherheit hat der Gast Anspruch, die er mit Rücksicht auf die Verkehrssitte nach Treu und Glauben erwarten darf (RGUrt. v. 4. März 1907 VI 329/06 und v. 5. März 1928 VI 273/27, abgedruckt JurR. 1928 Nr. 945).

Sollte die vom Bekl. behauptete Verkehrssitte sich nicht nachweisen lassen, so muß die eidbedingte Feststellung des angefochtenen Urteils, daß der Kl. in der Unfallnacht das Werfen oder die sonstige Benutzung von Knallerbsen in „Trocadero", bevor er getroffen wurde, nicht bemerkt hat, gem. §§ 286, 475, 561 ZPO. für die Revisionsinstanz hingenommen werden. Dies wird auch seitens der Rev. nicht verkannt. Mit Recht aber wird von ihr gerügt, daß das angefochtene Urteil zu der Erklärung des Kl., er könne sich nicht entsinnen, daß er bei früheren Besuchen des „Trocadero" das Werfen mit Knallerbsen bemerkt habe, abschwören könne er das aber nicht, keine Stellung genommen, diese Erklärung also offenbar für unerheblich erachtet hat. Diese Auffassung des BG. ist rechtsirrtümlich. Denn wenn nach jener Erklärung zu unterstellen sein sollte, daß der Kl., welcher, wenn man der Aussage des Zeugen T. folgt, Stammgast des „Trocadero" war, bei früheren Besuchen das Werfen mit Knallerbsen bemerkt hat, so hat er, zumal es sich um ein Tanzfest in der Karnevalszeit handelte, die Gefahr auf sich genommen (vgl. RG. 85, 188[2]) und RGUrt. v. 5. März 1928 VI 273/27), daß auch in der Unfallnacht die Gäste von Knallerbsen Gebrauch machen würden und daß er dadurch Schaden erleiden könnte. Wollte er sich dem nicht aussetzen, so blieb es ihm überlassen, von dem Besuche des „Trocadero" Abstand zu nehmen und eine andere Wirtschaft aufzusuchen. Die Sachlage ist in diesem Falle nicht anders zu beurteilen als in dem Falle, daß der Kl. gerade in der Unfallnacht das Werfen mit Knallerbsen vor seiner Verletzung bemerkt hat; für letzteren Fall erkennt auch der BR. mit Recht an, daß der Bekl. aus dem Gesichtspunkt der Gefahrübernahme dem Kl. nicht schadensersatzpflichtig sein würde.

Zu 17. Die Entsch. ist für Inhaber und Besucher von Vergnügungsstätten mit karnevalistischem Betriebe von großer Bedeutung.

1. Das Werfen mit Knallerbsen ist gefährlich. Duldet der Wirt das Werfen, so verletzt er daher grundsätzlich seine Vertragspflicht und ist dem verletzten Gast schadensersatzpflichtig. Dem eigenen Dulden steht das des Geschäftsführers gleich (§ 278).

2. In gewissen Fällen enthält das Dulden keine Verletzung der Vertragspflicht. Wann ist das der Fall? Gewiß dann, wenn der Wirt den Gast auf die von den Knallerbsen drohende Gefahr, etwa durch einen Anschlag, aufmerksam gemacht hat. Dem steht gleich, daß der Gast bei Abschluß des Vertrages gewußt hat, daß mit Knallerbsen geworfen wird, z. B. weil er schon früher in dem Lokal gewesen ist. Er hat dann, wie das RG. sagt, die Gefahr übernommen, ebenso wie ein Käufer, der den Fehler der Sache bei Vertragsschluß kennt, ihn hinnimmt. Es fragt sich, ob eine Gefahrübernahme auch schon dann anzunehmen ist, wenn der Gast bei Vertragsschluß zwar nicht gewußt hat, wohl aber hätte wissen müssen, daß ihm Gefahr droht, etwa weil die Benutzung von Knallerbsen in Gasthäusern der betreffenden Art in der betreffenden Jahreszeit häufig ist. Das RG. bejaht die Frage — wie mir scheint — mit Recht. Vgl. die analogen Fälle in §§ 460, 539 BGB., in diesen schadet dem Abnehmer allerdings nur grobfahrlässiges Nichtwissen. Das RG. hebt einen Fall besonders hervor, nämlich den, daß das Werfen mit Knallerbsen in dem Gasthaus der betreffenden Art zu der betreffenden Zeit verkehrsüblich ist. Auch in diesem Falle hat der Gast die Gefahr übernommen, und zwar, wenn ich das RG. richtig verstehe, schlechthin, also auch dann, wenn er diese Übung weder kannte noch zu kennen brauchte. Das RG. unterscheidet also, ob das Werfen in dem Ballhaus häufig oder ob es verkehrsüblich ist, und knüpft daran verschiedene Folgerungen. Diese Unterscheidung ist praktisch kaum durchzuführen und daher m. E. verfehlt. Man hat also dabei stehen zu bleiben, daß der Gast die Gefahr nur dann übernommen hat, wenn er bei Vertragsschluß gewußt hat oder hat wissen müssen, daß mit Knallerbsen geworfen wird, und man wird dabei praktisch wohl gut auskommen. Die Theorie macht oft genug Unterscheidungen, die vielleicht logisch richtig, aber für das Leben zu fein und daher unbrauchbar sind. Es würde eine dankbare Aufgabe sein, sie einmal zusammenzustellen. Als Beispiel erwähne ich den Options- (Offert-) Vertrag einerseits, den Vertrag unter einer Wollensbedingung andererseits. Solche Unterscheidungen sind zu verwerfen. Richtig ist in der Rechtslehre nur, was handlich, praktisch brauchbar ist, denn die Rechtswissenschaft ist eine praktische Wissenschaft. Der Grundsatz der Praktikabilität, um mit Jhering zu sprechen, hat aber nicht nur für den Gesetzgeber und die Theorie, sondern auch und erst recht für die rechtschaffenden Gerichte zu gelten. Die Tatsacheninstanz darf nicht vor Aufgaben gestellt werden, die sie nicht lösen kann.

3. Das RG. scheidet von dem Fall der Gefahrübernahme den Fall des mitwirkenden Verschuldens. Hat der Gast die Gefahr bei Vertragsschluß weder gekannt noch kennen müssen, erkannte er sie aber später oder hat er sie später erkennen müssen, so liegt in dem längeren Verweilen ein mitwirkendes Verschulden i. S. § 254, genauer, wie mir scheint, ein Unterlassen der Abwendung des Schadens (Abs. 2). Worin liegt der praktische Unterschied der beiden Fälle? In dem zuerst genannten liegt eine Vertragsverletzung des Wirtes überhaupt nicht vor, daher ist jegliche Haftung ausgeschlossen, in dem zweiten Falle verletzt der Wirt den Vertrag, daher haftet er grundsätzlich, und nur durch den Umstand des mitwirkenden Verschuldens des Gastes wird seine Haftung ganz oder zum Teil ausgeschlossen. Also in dem zweiten Falle ist immerhin eine Teilhaftung des Wirtes möglich, darin liegt der praktische Unterschied. Auch diese Unterscheidung ist praktisch nicht leicht durchzuführen. Denn wann liegt Vertragsschluß vor? Bei Betreten des Gasthauses? Bei der Bestellung? Und wie, wenn mehrere Bestellungen gemacht werden? Es fragt sich, ob nicht auch hier eine

[1]) JW. 1914, 925.

[2]) JW. 1914, 925.

Dieser letztere Gesichtspunkt könnte immerhin selbst dann, wenn der Kl. auch bei früheren Besuchen des „Trocadero" das Werfen mit Knallerbsen nicht bemerkt haben sollte, für den Fall in Frage kommen, wenn sich zwar die vom Bekl. behauptete Verkehrssitte nicht dartun läßt, die Beweisaufnahme aber ergeben sollte, daß die Benutzung von Knallerbsen in den Hamburger Ballhäusern zur Faschingszeit so häufig ist, daß die Gäste hiermit rechnen müssen. Die rechtliche Beurteilung dieses Falles würde aber so sehr von den Umständen abhängen, daß es zunächst der Klärung der letzteren bedürfen würde.

Falls nicht aus einem dieser vorstehend erörterten Gründe die Abweisung der Klage geboten sein sollte, so würde das OLG. endlich noch zu prüfen haben, ob den Kl. ein mitwirkendes Verschulden gem. § 254 BGB., der auch auf den Gastvertrag anwendbar ist (WarnRspr. 1922 Nr. 68; SeuffArch. 75, 24 und 76, 79), an seinem Unfall deshalb trifft, weil ihm aus Fahrlässigkeit die rechtzeitige Wahrnehmung der Benutzung von Knallerbsen in der Unfallnacht entgangen ist. Für die Bejahung dieser Frage, welche zu einer Abwägung des Verschuldens und der Verursachung beider Parteien an dem Unfall des Kl. führen müßte, könnten folgende Umstände sprechen. Am Eingang des „Trocadero" wurden Knallerbsen frei und öffentlich an dem Stande verkauft, an dem karnevalistische Scherzartikel zu haben waren; dort hat sich der Zeuge Bl., in dessen Gesellschaft der Kl. das Ballhaus betreten hat, mit einem bei einem Kaufpreise von 20 *RM* wohl nicht unerheblichen Vorrat von Knallerbsen versehen; falls den Aussagen der Zeugen Bl. und T. Glauben zu schenken sein sollte, war das Werfen mit Knallerbsen in der fraglichen Nacht in der Wirtschaft des Bekl. so allgemein und häufig, daß jeder es sehen und hören konnte; auch die Tischrunde, zu der der Kl. gehörte, auch seine Frau, beteiligte sich an dem Werfen mit Knallerbsen; der Kl. hat schriftsätzlich zugegeben, daß er die Benutzung von Papierschlangen und Konfetti flüchtig wahrgenommen hat. Wenn auch alle diese Umstände nach der in der Revisionsinstanz nicht nachprüfbaren Feststellung des BG. nicht ausreichen, um auch ohne Eid die Kenntnis des Kl., der alsbald nach dem Aufsuchen des seiner Gesellschaft angewiesenen Tisches sich in den Waschraum begeben haben will, von der Benutzung von Knallerbsen als erwiesen anzusehen, so wäre bei dieser Sachlage doch die Prüfung der Frage geboten gewesen, ob nicht infolge von Fahrlässigkeit dem Kl. die Gefahr unbekannt geblieben ist, der er sich durch das Verweilen in dem „Trocadero" aussetzte. Die etwaige Gepflogenheit — wenn auch nicht Verkehrssitte — der Benutzung von Knallerbsen wird auch bei der Beurteilung der Frage nach Fahrlässigkeit des Kl. nicht außer Betracht bleiben dürfen.

(U. v. 24. Mai 1928; 458/27 VI. — Hamburg.) [Sch.]

Vereinfachung möglich ist. Kann man nicht in dem Umstand, daß der Gast in den Wirtsräumen verbleibt, obgleich er inzwischen die ihm drohende Gefahr erkannt hat oder hätte erkennen müssen, ein Einverständnis mit der Gefährdung erblicken, oder, wenn das zu kühn ist, namentlich für den Fall, daß der Gast die Gefahr nicht erkannt hat, sondern nur hätte erkennen können — kann man nicht sagen, daß, wer bei Ausführung des Vertrages den Mangel, bestehend in der Gefährdung seiner Person, kennt oder kennen muß, Ansprüche wegen dieses Mangels nicht geltend machen kann, weil er sich die weitere Ausführung gefallen läßt, etwa analog § 464 usw., daß er also auch in diesem Falle der mala fides superveniens die Gefahr auf sich nähme? Auch hier ist es übrigens so, daß in dem analogen Fall der Abnehmer günstiger behandelt wird: dem Käufer schadet hier nur Kenntnis, nicht fahrlässige Unkenntnis.

4. Fasse ich zusammen, so glaube ich, daß das RG. mit seiner Interessenabwägung im ganzen das Richtige getroffen hat, wohingegen das OLG. dem Gast allzu freundlich geneigt sein dürfte, daß aber in der Konstruktion eine Vereinfachung möglich ist. Doch soll damit nichts Abschließendes gesagt sein.

5. Das RG. erörtert nur die Haftung des Wirts aus dem Vertrag; die Frage, ob nicht auch eine Haftung aus Delikt in Betracht kommt, so daß § 847 anwendbar ist, bleibt offen.

Prof. Dr. Leo Raape, Hamburg.

Zu 18. Die Bedeutung der Entsch. liegt in der gründlichen Stellungnahme zu dem Problem des § 2 Abs. 3 KraftfVerkVO. Das Verhältnis der beiden Fahrbahnen zueinander wird eingehend dargelegt, einzelne Folgen für die Anwendung anderer Vorschriften der KraftfVerkVO. werden gezogen (so für die Beschreibung des weiten Bogens beim Linkseinbiegen, die Einhaltung der rechten Straßenseite).

Die Entsch. hebt zwei wichtige Grundsätze hervor:

1. Selbständigkeit der beiden Fahrbahnen im Verhältnis zueinander, so daß also die Frage, welches die rechte und die linke Seite der Straße ist, für jeden Weg (chaussierte Straße und Sommerweg) eigens zu entscheiden ist.

2. Der Sommerweg darf nur zum **ordnungsmäßigen** Ausweichen und Überholen mitbenützt werden, nicht aber, um ein ordnungswidriges Ausweichen oder Überholen zu ermöglichen. Ob Abgehen von der Regel zulässig ist (also Rechtsüberholen, Linksausweichen), entscheidet sich nach anderen, mit dem Vorhandensein des Sommerweges nicht zusammenhängenden Gründen. Darf falsch überholt oder ausgewichen werden, aus besonderen Gründen, so darf natürlich der Sommerweg mitbenutzt werden.

Fährt der Kraftfahrer ohnehin auf dem Sommerweg, so hat er die nebenan laufende Straße nicht zu berücksichtigen. Er fährt den auf dieser fahrenden Fahrzeugen nicht vor, weicht ihnen nicht aus. Ob er vorfahren oder ausweichen muß, entscheidet sich nur nach dem Verkehr auf dem Sommerweg.

Die übrigen Grundsätze, die in der Entsch. ausgesprochen sind, hat das RG. und andere obere Gerichte schon wiederholt ausgesprochen. Sie sind Gemeingut der Rspr. geworden.

RA. Dr. Siegfried Wille, München.

b) Strafsachen.

Berichtet von Justizrat Dr. **Drucker**, Leipzig und Rechtsanwalt Dr. **Alsberg**, Berlin.

****18.** §§ 2 Abs. 3, 21 Abs. 3 KraftfahrzVO.; §§ 222, 73 StGB. **Vorschriftswidriges Überholen oder Ausweichen. Das Verhältnis zweier Fahrbahnen zueinander. Fälle zulässigen Abweichens von den polizeilichen Fahrvorschriften. Verpflichtung zur besonderen Vorsicht im Hinblick auf möglicherweise unvernünftige Bewegungen eines Fußgängers. Tateinheitliches Zusammentreffen eines mehrfach fahrlässigen Verhaltens.** †)

Der Angekl. benützte am 13. Juli 1927 auf der Chaussee von St. nach L. mit dem von ihm gesteuerten Kraftwagen des Zeugen H. die befestigte Straße und fuhr zum Überholen des in gleicher Richtung vor ihm fahrenden Pferdefuhrwerks auf den rechts daneben liegenden Sommerweg. Das BG. erachtete ihn deshalb der Übertretung des § 21 Abs. 3 KraftfahrzVO. v. 5. Dez. 1925 für schuldig. Die zutreffende Bestimmung ist der § 21 b der Fassung v. 28. Juli 1926. Die Rev. hält sie im gegebenen Falle für unanwendbar wegen der Ausnahmevorschrift des § 2 Abs. 3, welche lautet:

„Wenn neben der befestigten eine unbefestigte Fahrbahn (Sommerweg) vorhanden ist, so gilt jede der beiden Fahrbahnen für die Anwendung der Fahrordnung in den §§ 21 bis 21 b — Beurteilung der rechten und der linken Seite — als selbständiger Weg; beim Ausweichen und Überholen darf auch erforderlichenfalls vom Sommerweg auf die befestigte Fahrbahn und umgekehrt übergegangen werden."

Im ersten Halbsatz ist demnach bestimmt, daß die nicht benützte zweite Fahrbahn für die Beurteilung der rechten und linken Seite außer Betracht bleibt. Wer auf der von ihm benützten Fahrbahn rechts fährt, sei es innerhalb oder außerhalb geschlossener Ortsteile, sei es auf gerader Strecke oder auf einer Wegekrümmung (§ 21 Abs. 1 VO.), hält die richtige Seite ein, auch wenn rechts daneben sich eine zweite Fahrbahn befindet. Beim Einbiegen in einen anderen Weg nach links soll er den zu beschreibenden weiten Bogen (§ 21 Abs. 2 VO.) nicht auf die Nachbarbahn rechts ausdehnen und dergleichen mehr. Dagegen verletzt er die Fahrordnung, wenn er auf der rechts befindlichen Fahrbahn die linke Seite einhält, auch dann, wenn er, die beiden Fahrbahnen gedanklich zu einer einzigen zusammengefaßt, auf diese Weise rechts von der Mitte fahren würde.

Regel ist ferner, daß auf der benützten Fahrbahn ohne Betreten der benachbarten rechts ausgewichen und links überholt wird. Hiervon ist im Halbsatz 2 des § 2 Abs. 3 VO. zur Erleichterung des Verkehrs und zur Verringerung der Gefahren eine Ausnahme zugelassen. Falls es erforderlich ist,

und nur dann darf beim Ausweichen und Überholen auf die bisher nicht befahrene zweite Fahrbahn übergegangen werden. Der enge Zusammenhang dieser mit der ersten zu einem Satz verbundenen zweiten Bestimmung weist schon darauf hin, daß damit nur gesagt sein soll, bei Erforderlichkeit dürfe der rechts Ausweichende auch die rechts befindliche zweite Fahrbahn und der links überholende die links befindliche mit benützen. Von einer Erlaubnis, über die benachbarte Fahrbahn nach links auszuweichen oder rechts zu überholen, ist nichts gesagt. Wäre eine solche Durchbrechung der Regel, auf die der Verkehr eingestellt ist, beabsichtigt gewesen, dann hätte diese Absicht deutlich zum Ausdruck gebracht werden müssen. Daß es nicht gewollt war, ergibt auch die Erwägung, daß bei Freigabe der zu wählenden Seite die Verkehrsgefahren erhöht würden, denn wenn zwei sich entgegenkommende Kraftfahrzeuge bei demselben Hindernis auf die benachbarte Fahrbahn übergehen würden, das eine rechts, das andere links ausweichend, dann bestände die Gefahr des Zusammenstoßes.

Gegen diese Auslegung des § 2 Abs. 3 VO. läßt sich nicht einwenden, daß das Rechtsausweichen und das Linksüberholen über die Nachbarbahn etwas Selbstverständliches sei und mit dem Halbsatz 2 deshalb gerade die Abweichung von der Regel der §§ 21a und 21b VO. hätte gestattet werden wollen. Denn der Halbsatz 1, der auf die §§ 21a und 21b VO. Bezug nimmt, verweist damit den Kraftfahrer ausdrücklich auch für das Ausweichen und Überholen zunächst auf die von ihm benützte Fahrbahn.

Ein Abweichen von den polizeilichen Fahrvorschriften ist aber, wie in der Rspr. anerkannt ist (RGSt. 59, 341; 60, 84; vgl. auch 20, 190) unter Umständen erlaubt und sogar geboten, sofern im Einzelfall ihre Einhaltung eine Verkehrsgefahr oder gar einen Unfall bewirken würde. In solchen Fällen ist es zulässig, zur Vermeidung der Gefahr einen an sich nicht erlaubten Weg zu wählen. Dies sollte indessen in § 2 VO. mit dem Worte „erforderlichenfalls" nicht zum Ausdruck gebracht werden.

Hätte der Gesetzgeber die Absicht gehabt, diesen Grundsatz für das Ausweichen und Überholen in die VO. aufzunehmen, dann hätte er eine solche Bestimmung bei der Neufassung der VO. v. 28. Juli 1926, welche den § 2 Abs. 3 gebracht und den alten § 21 durch die §§ 21—21g ersetzt hat, in die Grundvorschriften der §§ 21a und 21b eingefügt und sich nicht auf den Sonderfall des § 2 Abs. 3 beschränkt. Diese Bestimmung will nur das Verhältnis zweier nebeneinander befindlicher Fahrbahnen innerhalb der sonst geltenden Fahrordnung regeln, nicht aber an die darin aufgestellten Grundregeln rühren.

Eine solche Gefahrlage, welche den Angekl. berechtigt hätte, der Vorschrift des § 21b VO. zuwider, das vor ihm in gleicher Richtung fahrende Pferdefuhrwerk rechts zu überholen, war für ihn nicht gegeben. Das vorausfahrende Fuhrwerk, das etwa in der Mitte und eher etwas mehr auf der linken Seite der dort 4 m breiten gepflasterten Fahrbahn sich fortbewegte, hat keine Anstalten gemacht, dem Angekl. zum Linksüberholen Raum zu geben. Dieser hat sich aber mit einem einzigen jenem Fuhrmann geltenden Hupenzeichen begnügt. Das BG. hat angenommen, daß dieser das Zeichen überhört hat. Eine Gefahr lag nicht im Zuwarten des Angekl., bis jener auf weitere starke Hupenzeichen hin aufmerksam wurde und die linke Seite der Fahrbahn freigab. Statt solche abzugeben, ist der Angekl. ohne weiteres auf den Sommerweg gefahren, um das Fuhrwerk so zu überholen. Mit Recht wurde er deshalb der Übertretung des § 21b VO. für schuldig befunden.

Daß der Angekl. den Sommerweg nur zum Überholen befahren hat und nicht, um auf ihm zu bleiben, ist im Urteil festgestellt.

Eine Fahrlässigkeit hat das LG., abgesehen von dem vorschriftswidrigen Überholen, darin gefunden, daß der Angeklagte beim Übergang auf den Sommerweg eine Stundengeschwindigkeit von 25—30 km beibehalten hat, obwohl er der beiden unmittelbar hinter dem Fuhrwerk gehenden Kinder Sch. ansichtig geworden war. Auch hierin tritt kein Rechtsirrtum zutage. Das LG. nimmt an, der Angekl. habe damit rechnen müssen, daß die Kinder nach rechts ausweichen, ihm also in die Fahrbahn hineinlaufen würden, und daß er deshalb zu besonderer Vorsicht, insbes. zu einer solchen Ermäßigung der Geschwindigkeit seines Wagens verpflichtet war, daß er erforderlichenfalls kurz anhalten konnte. Er hat demnach nach Auffassung des LG. diejenige Vorsicht außer acht gelassen, deren Beobachtung ihm billigerweise zugemutet werden konnte. Es wurde zudem angenommen, daß das Ausweichen des Walter Sch. vor dem auf ihn losfahrenden Kraftwagen und selbst das Ausweichen nach der rechten Seite, die dem Überholenden nicht freigegeben ist, nicht unverständig war. Es ist aber auch rechtlich nicht zu beanstanden, wenn das Urteil ausführt, daß ein Kraftfahrer mit unvernünftigen Bewegungen der Fußgänger, insbes. von Kindern, rechnen und sein Fahren danach einrichten muß.

Unrichtig ist die Behauptung der Rev., daß der ursächliche Zusammenhang zwischen der Fahrlässigkeit des Angekl. und dem Tod des Walter Sch. nicht nachgewiesen sei. Vielmehr ist im Urteil festgestellt, daß der Knabe die rechte Seite des Sommerwegs unversehrt hätte erreichen können, wenn der Angekl. so langsam gefahren wäre, daß er auf kürzeste Entfernung hätte anhalten können.

Während das LG. davon ausging, daß die Übertretungen der §§ 17 und 18 VO. mit der fahrlässigen Tötung tateinheitlich zusammentreffen und die Strafe insoweit zutreffend nur dem § 222 StGB. entnommen hat, hat es die vom SchöffG. wegen der Übertretung des § 21b VO. erkannte Geldstrafe von 100 *RM* neben der Gefängnisstrafe bestehen lassen, ohne für die danach insoweit offenbar angenommene Tatmehrheit eine Begründung zu geben. Diese Häufung der beiden Strafen beruht auf einem Rechtsirrtum. Denn der festgestellte Sachverhalt ergibt einwandfrei, daß auch diese Übertretung des § 21b der VO. mit der fahrlässigen Tötung rechtlich zusammentrifft (§ 73 StGB.). Der Angekl. hat, wie im Urteil ausgeführt ist, durch sein mehrfach fahrlässiges Verhalten, das Rechtsüberholen und das zu schnelle Fahren, denselben Erfolg, den Tod des Walter Sch., verursacht. Der doppelten Fahrlässigkeit hat er sich in derselben Handlung schuldig gemacht. Denn das vorschriftswidrige Überholen geschah in zu schneller Fahrt. Daß das BG. bei richtiger Beurteilung des Verhältnisses der Straftaten eine höhere Gefängnisstrafe als die erkannte von drei Monaten ausgesprochen hätte, ist nicht anzunehmen. Das RevG. ist deshalb in der Lage, nicht nur den Schuldspruch zu berichtigen, sondern auch die Geldstrafe in Wegfall zu bringen.

(2. Sen. v. 7. Mai 1928; 2 D 318/28.) [A.]

19. §§ 17, 18, 21 KraftfahrzVerkVO. Das Vorfahrtsrecht entbindet nicht von der Verpflichtung, so langsam zu fahren, daß das Fahrzeug auf kürzeste Entfernung zum Stehen gebracht werden kann.†)

Die Frage, ob dem Beschwerdeführer unter den hier gegebenen Umständen das Vorfahrtsrecht gegenüber dem von der StK. als Zeuge vernommenen H. zustand (vgl. § 21c KraftfahrzVerkVO. v. 5. Dez. 1925/28. Juli 1927 und § 16 der VO. der Stadt Dresden v. 26. Juni 1926 betr. Ergänzung und Abänderung der Verkehrsordnung), braucht nicht entschieden zu werden. Die tatsächlichen Feststellungen der StK. tragen die Verurteilung des Angekl. auch für den Fall,

---

Zu 19. Die Entsch. befaßt sich mit der Frage: Wie verhält sich § 21c KraftfahrzVerkVO. zu §§ 17 Abs. 1, 18 Abs. 1 u. 2 ebd.? Sie beantwortet diese Frage dahin, daß das dem Autolenker durch § 21c gewährte Vorfahrtsrecht ihm nicht die Befreiung von den sonstigen ihm obliegenden Sorgfaltspflichten geben kann. § 21c regelt lediglich — unter Vorbehalt der polizeilichen Einzelanordnung — die Reihenfolge, in der an Kreuzungen und Einmündungen von Wegen die Kraftfahrzeuge auf dem einen Wege gegenüber den auf dem anderen Wege befindlichen Kraft- und sonstigen Fahrzeugen zu fahren haben. Der praktische Zweck dieser Vorschrift ist der, daß im Verkehr an Straßenkreuzungen keine Verwirrung entsteht. Demgemäß wollte diese Bestimmung auch nur die Fahrordnung zwischen Fahrzeugen regeln; eine sonstige Verkehrsregelung, etwa gegenüber Fußgängern, liegt in dieser Bestimmung nicht. Somit konnte schon aus diesem Grunde § 21c VO. den Lenker eines Kraftfahrzeugs nicht von den ihm im allgemeinen gegenüber dem straßenbenützenden Publikum obliegenden Verkehrsverpflichtungen befreien. Daraus ergibt sich, daß diese Bestimmung dem Autolenker nicht das Recht verleihen wollte, unbekümmert um die sonstigen Verkehrsvorschriften darauf loszufahren, vielmehr bleiben die anderen Verkehrsvorschriften unbeschadet dieser Bestimmung vollgültig in Kraft. In dem hier zur Entsch. stehenden Falle ist somit tatrichterlich ohne Rechtsirrtum

daß er die Vorfahrt vor H. hatte. Denn auch das Vorfahrtsrecht konnte ihn nicht von den Pflichten entbinden, die jeden Führer eines Kraftwagens treffen. Er hatte unter allen Umständen seine Fahrgeschwindigkeit so einzurichten, daß er in der Lage blieb, seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten (§ 18 Abs. 1 KraftfahrzVerkVO.). Er mußte namentlich, da nach der tatsächlichen, rechtlich nicht zu beanstandenden Feststellung der StK. die Fahrbahn unübersichtlich war, auch auf der von der H.-Straße gekreuzten E.-Straße lebhafter Verkehr herrschte, gerade an der Straßenkreuzung so langsam fahren, daß er seinen Kraftwagen auf kürzeste Entfernung zum Stehen bringen konnte (§ 18 Abs. 2 KraftfahrzVerkVO.). Er mußte weiter auch mit verkehrswidrigem Verhalten anderer Wegebenutzer rechnen, da ein solches nicht außerhalb der gewöhnlichen Erfahrung liegt. Gerade hier aber lag es bei den gegebenen Verhältnissen, besonders aber bei der von dem Angeklagten eingehaltenen Geschwindigkeit, durchaus nahe, daß andere Wegebenutzer die Lage, aus der er sein Vorfahrtsrecht ableitet, nicht rechtzeitig erkannten und sich infolgedessen nicht danach richteten. Auch damit mußte er rechnen. Wenn die StK. unter diesen Umständen annimmt, daß er bei seiner, von ihm selbst zugegebenen Geschwindigkeit von etwa 30 km für die Stunde pflichtwidrig zu rasch fuhr und durch diese Pflichtwidrigkeit die Körperverletzung des Sch. verschuldete, so unterliegt diese Annahme keinem Rechtsbedenken. Ein solches ergibt sich namentlich auch nicht aus § 18 Abs. 3 KraftfahrzVerkVO. Die dort genannte Höchstgeschwindigkeit von 30 km ist nicht schlechthin zugelassen, sondern nur unter der aus § 17 Abs. 1 und § 18 Abs. 1 und 2 sich ergebenden Einschränkung, daß der Wagenführer noch jederzeit in der Lage bleibt, seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten. Das war aber bei dem Angekl. nicht der Fall. Sein Verschulden würde durch ein etwaiges Mitverschulden des H. nicht ausgeschlossen.

(1. Sen. v. 22. Juni 1928; 1 D 484/28.) [A.]

Freiwillige Gerichtsbarkeit.

Preußen.

1. Verfügungsbeschränkungen des Eigentümers in Ansehung eines registrierten Binnenschiffs können im Schiffsregister nicht eingetragen werden. †)

(KG., Beschl. v. 15. März 1928, 1b X 98/28.)

Abgedr. JW. 1928, 1752¹.

Bayerisches Oberstes Landesgericht.

Strafsachen.

Berichtet von JR. Dr. Friedrich Goldschmit II, München.

1. § 4 Abs. 1 Nr. 5 KraftfVerkVO. ist auf die auf öffentlicher Straße oder öffentlichem Platze nicht ganz vorübergehend aufgestellte Fahrzeuge überhaupt nicht anwendbar. Ergänzend muß aber die Straßenverkehrsordnung eingreifen. Keinesfalls darf die Beleuchtung völlig ausgeschaltet werden, wenn das Fahrzeug im hellen Lichte einer großstädtischen Straßenbeleuchtung oder einer anderen Lichtquelle steht. †)

Nach § 4 Abs. 1 Nr. 5 KraftfVerkVO. muß ein Kraftwagen nach eingetretener Dunkelheit mit mindestens zwei in gleicher Höhe angebrachten, die seitliche Begrenzung des Fahrzeugs anzeigenden, hellbrennenden Laternen versehen sein, die den Lichtschein derart auf die Fahrbahn werfen, daß diese auf mindestens 20 m vor dem Fahrzeug von dem Führer übersehen werden kann.

In der Auslegung dieser Vorschrift gehen die Meinungen auseinander. Nach mehrfach vertretener Auffassung muß auch ein auf öffentlicher Straße oder öffentlichem Platze stehen gelassener Kraftwagen in der Dunkelheit mit den vorgeschriebenen zwei Lampen versehen sein, da er sich noch im Verkehr befinde (KG. v. 10. März 1926: AllgAutZtg. 1926 H. 22 S. 19; OLG. Naumburg v. 31. März 1926: HöchstrRspr. zu Bd. 47 d. Z. f. g. StrW. S. 352 und JurR. 1926 Nr. 1807; OLG. Celle v. 7. April 1925: GoltdArch. 70, 287). Eine andere Meinung will die Pflicht zur Beleuchtung des stillstehenden Fahrzeugs mit den zwei die seitliche Begrenzung anzeigenden Lampen für die Fälle ausschalten, daß der dem Schutze der Öffentlichkeit dienende Zweck der Vorschrift bereits in anderer Weise gewährleistet ist, z. B. beim Stehen des Wagens im hellen Lichte einer großstädtischen Straßenbeleuchtung (vgl. Müller,

---

festgestellt worden, daß die rechtlichen Voraussetzungen dieser anderen Bestimmungen (Unübersichtlichkeit der Fahrbahn, Herrschen lebhaften Verkehrs) gegeben sind.

Auch in früheren Fällen hat das RG. bereits entschieden, daß das Vorfahrtsrecht gemäß § 21c VO. den Lenker eines Kraftwagens nicht berechtigt, sich über die sonstigen Verkehrsregelungen hinwegzusetzen (vgl. insbes. RG.: LZ. 1924, 826 u. RG.: JW. 1926, 1191).

Besonders zu beachten ist, daß es sich in dem vorliegend zur Entsch. stehenden Falle um die Aburteilung einer durch Fahrlässigkeit begangenen Körperverletzung handelt, nicht etwa um ein Vergehen oder eine Übertretung nach dem KraftfahrzG. oder der KraftfahrzVerkVO. Maßgebend für die Beurteilung waren deshalb die allgemeinen Begriffe der strafrechtlichen Fahrlässigkeit. Das RevG. stellt denn auch fest, daß der Angekl. pflichtwidrig zu rasch fuhr und durch diese Pflichtwidrigkeit die Körperverletzung des Verletzten verschuldete. Wenngleich das RevG. die Pflichtwidrigkeit des Angekl. hauptsächlich nur aus der Verletzung der maßgebenden Bestimmung der KraftfahrzVerkVO. herleitet, so kommt doch genügend zum Ausdruck, daß es in dieser Verletzung die Außerachtlassung der dem Angekl. nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt erblickt, denn die hier einschlägigen Bestimmungen der KraftfahrzVerkVO. (§§ 17 Abs. 1, 18) bilden einen Bestandteil der dem Autolenker nach allgemein strafrechtlichen Grundsätzen obliegenden Sorgfaltspflicht.

RA. Dr. Max Alsberg, Berlin.

Zu 1. A. Anm. von Jonny Schneider, ebenda.

B. Der Entsch. und den Ausführungen von Schneider ist beizustimmen; aber sie sind geeignet, zu unrichtigen Folgerungen zu führen. Die Bemerkung Schneiders: „Das Schiffspfandrecht hat nur deklaratorische Bedeutung bis auf den einzigen Fall der Begründung des Schiffspfandrechts" erscheint nicht richtig. Dem Schiffsregister geht vielmehr der öffentliche Glaube ab, auch soweit es sich um die Begründung des Schiffspfandrechts handelt. Das sagen schon die Mot. 3, 847; die Denkschr. zu § 1242 RTV. hebt mit Schärfe hervor: abweichend von den Bestimmungen des Grundbuchrechts sei die Wirksamkeit der Pfandbestellung schlechthin davon abhängig, daß dem Verpfänder das Eigentum am Schiff zusteht; hiernach könne, wenn der Verpfänder mit Unrecht als Eigentümer im Schiffsregister eingetragen ist, dieser Mangel nicht durch den guten Glauben des Erwerbers gedeckt werden. Bestätigt wird dies durch § 1262, der für zwei Fälle dem Register öffentlichen Glauben beilegt (Näheres bei Josef: HoldhMSchr. 19, 56). War also der Verpfänder nicht der wahre Eigentümer, so ist auf die Klage des letzteren der Gläubiger zur Einwilligung in die Löschung (Registerberichtigung, § 1263) zu verurteilen. Gerade in diesem von Schneider ausgenommenen Fall führt also der Mangel öffentlichen Glaubens des Registers zu Schädigung des Verkehrs, nicht aber, wie sofort zu zeigen, in sonstigen Fällen.

Die Entsch. des KG. beruht nicht, wie Schneider annimmt, auf dem Mangel öffentlichen Glaubens des Schiffsregisters, sondern auf dessen Einrichtung, die eine Eintragung jener Art nicht zuläßt. Die Klage Schneiders, hierunter leide der Verkehr, erscheint nicht begründet. Gesetzt der eingetragene Eigentümer hat mir das Schiff verkauft, auch übergeben, verweigert aber die Abgabe der Erklärungen, die zur Eintragung des mir bereits zustehenden Eigentums erforderlich sind; auf meinen Antrag erläßt das Prozeßgericht die einstw. Verf., daß jener sich der Verfügung zu enthalten habe. Dennoch verkauft der Schuldner das Schiff an X., der als Eigentümer eingetragen wird. Obwohl X. von dem Bestehen meines Eigentums keine Kenntnis hatte, wird er auf meine Klage verurteilt, in die Löschung seines (Register-)Eigentums zu willigen; sein guter Glaube überwindet nicht den Mangel des Rechts seines auctors; die Unzulässigkeit der Eintragung des Veräußerungsverbots ist also unschädlich. — Oder: eingetragene Eigentümer sind die Miterben A. und B.; ich pfände das Miterbenrecht des B.; hierdurch wird eine Verfügungsbeschränkung beider Erbeigentümer zu meinen Gunsten begründet, deren Eintragung indes unzulässig ist. Verkaufen aber die Miterben das Schiff an den gutgläubigen X., so mache ich diesem gegenüber mit Erfolg die Unwirksamkeit der Veräußerung geltend, durch die mein Pfändungspfandrecht beeinträchtigt wird (Josef: HoldhMSchr. 18, 122). Die Unzulässigkeit der Eintragung von Verfügungsbeschränkungen hat also für den Schiffsverkehr nicht die von Schneider dargelegten schädlichen Folgen.

RA. Dr. Eugen Josef, Freiburg i. Br.

Zu 1. Der Auffassung des obigen Urteils kann nicht zugestimmt werden. In der Begründung sind die verschiedenen möglichen Ansichten für die Auslegung des § 4 Abs. 1 Nr. 5 KraftfVerkVO. zusammengestellt, wobei freilich der Punkt, auf den es m. E. ankommt, nicht genügend deutlich zum Ausdruck gebracht ist. Die vorliegende Entsch. geht nämlich anscheinend von der irrigen Ansicht aus, daß sie „in Bewegung befindlich" mit „in Verkehr befindlich" identifiziert. Es können aber sehr wohl Kraftfahrzeuge sich im Verkehr befinden, ohne in Bewegung oder auch nur im Betriebe zu sein. „Ein Kraftfahrzeug ist stets dann und so lange im Verkehr, als es sich in Fahrt oder fahrtbereit an dem Publikum zugänglichen Orten befindet, gleichviel ob es in Betrieb ist oder

Automobilgesetz, 3. Aufl. zu § 4 KraftfVerkVO. N. 10). Eine dritte Meinung hält die in der Vorschrift verlangte Beleuchtung nicht für notwendig, solange der Kraftwagen auf einem Parkplatz aufgestellt ist, da er damit aus dem Verkehr herausgezogen sei (OLG. Hamburg v. 4. Okt. 1926: Auto 1926, 785; GoltdArch. 71, 183). Endlich wird auch die Anschauung vertreten, die Vorschrift des § 4 Abs. 1 Nr. 5 KraftfVerkVO. sei auf die auf öffentlicher Straße oder öffentlichem Platze nicht ganz vorübergehend aufgestellten Kraftwagen überhaupt nicht anwendbar (vgl. Oberländer-Bezold, Automobilrecht, S. 58).

Der Senat glaubt sich der letzteren Ansicht anschließen zu sollen. Die Vorschrift des § 4 Abs. 1 Nr. 5 ist ihrem Wortlaut und Zweck nach nur auf die in Bewegung befindlichen, aktiv am Verkehr teilnehmenden Kraftfahrzeuge zugeschnitten. Daß die Laternen so hellbrennend sind, daß sie für den Führer die Fahrbahn auf mindestens 20 m vor dem Fahrzeug übersehbar machen, hat für das Kraftfahrzeug, das zulässigerweise (§ 21 g KraftfVerkVO.) auf einem öffentlichen Wege aufgestellt ist, keinen Sinn; in der Regel wird sich der Führer bei einem solchen Fahrzeug während der Dauer des Stillstandes nicht befinden und, selbst wenn er auf seinem Führersitz bleibt, hat er während dieser Zeit nicht das mindeste Interesse daran, die Fahrbahn auf 20 m vor dem Fahrzeug zu übersehen, da er sie ja nicht zu befahren hat. Es besteht auch keine Notwendigkeit, die seitliche Begrenzung des aufgestellten Kraftwagens, wenn dies überhaupt für erforderlich erachtet wird, durch derartig hellbrennende Lampen anzuzeigen; denn ein entgegenkommender Wegebenützer sieht in der Dunkelheit auch wesentlich schwächer leuchtende Lampen auf hinreichende, jede Gefahr ausschließende Entfernung, jedenfalls auf weit mehr als 20 m.

Andererseits besteht aber im Interesse der Verkehrssicherheit das Bedürfnis, auch ein auf öffentlichem Wege aufgestelltes Kraftfahrzeug nach eingetretener Dunkelheit oder bei starkem Nebel geeignet zu beleuchten. Die KraftfVerkVO. enthält hierüber keine Vorschrift, und das ist wohl der Grund, warum mehrfach die Vorschrift des § 4 Abs. 1 Nr. 5 auch auf stillstehende Fahrzeuge angewendet wird, obwohl sie ihrem Sinne nach nur auf fahrende Kraftwagen zutrifft. Die Lücke des Gesetzes muß aber in anderer Weise ausgefüllt werden. Nach § 17 der oberpolizeilichen Vorschriften über den allgemeinen Verkehr auf öffentlichen Wegen (StraßenverkO.) v. 8. Mai 1926 muß auch ein auf einem öffentlichen Wege zum Stillstand gelangendes Fuhrwerk, das bei Dunkelheit oder starkem Nebel stehen gelassen wird, beleuchtet werden. Da für derartige Kraftfahrzeuge die StraßenverkO. keine Beleuchtungsvorschrift enthält, muß die für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr geltende Vorschrift nach § 2 Abs. 1 StraßenverkO. auch für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen sinngemäß angewendet werden. Nur wird die sinngemäße Anwendung der Vorschrift eine Beleuchtung des Kraftwagens in der Form des § 17 StraßenverkO. nicht gestatten. Nach § 11 KraftfVerkVO. sind bei Dunkelheit und starkem Nebel auch die hinteren Kennzeichen so zu beleuchten, daß sie deutlich erkennbar sind. Daß diese Vorschrift sich auch auf stillstehende Kraftwagen bezieht, wird nicht wohl bezweifelt werden können, da sich auch bei solchen Anlaß zur Feststellung der Identität bieten kann (Oberländer-Bezold, Automobilrecht, S. 348). Wegen des durch § 11 Abs. 1 Satz 2 KraftfVerkVO. vorgeschriebenen Zusammenhanges der Beleuchtungseinrichtung für die hinteren Kennzeichen mit den vorderen Laternen wird sich die erforderliche Beleuchtung des ganzen Fahrzeugs am einfachsten in der Weise regeln, daß in den vorderen Lampen neben der in der Mitte des Scheinwerfers angebrachten Lichtquelle noch eine wesentlich schwächere Glühbirne am oberen Rande der Spiegelfläche angebracht wird, die während des Stillstehens des Wagens an Stelle der in der Mitte sitzenden Birne eingeschaltet wird. Auf diese Weise wird unnötiger Stromverbrauch vermieden. Eine solche Einrichtung ist durch den § 4 Abs. 1 Nr. 5 KraftfVerkVO. nicht verboten und ist auch sehr vielfach in Gebrauch. Zulässig ist es natürlich auch, zur Beleuchtung des stillstehenden Fahrzeugs die beim Fahren benützte, der Vorschrift des § 4 Abs. 1 Nr. 5 entsprechende Beleuchtungseinrichtung zu verwenden. Unter keinen Umständen kann der Anschauung beigetreten werden, daß die Beleuchtung völlig ausgeschaltet werden dürfe, wenn das Fahrzeug im hellen Lichte einer großstädtischen Straßenbeleuchtung oder einer anderen Lichtquelle steht. Diese Ansicht ließ sich vielleicht noch vertreten, solange der Begriff der Dunkelheit noch nicht in der KraftfVerkVO. gesetzlich festgelegt war. Seitdem aber durch § 1 Nr. 6 KraftfVerkVO. (i. d. Fass. v. 28. Juli 1926) die Dunkelheit einfach zeitlich festgesetzt ist, besteht für solche Ausnahmen mangels gesetzlicher Bestimmung sicher kein Raum. Es würden durch sie nur neue Zweifel und vielfache Unsicherheit in die klare gesetzliche Regelung getragen.

(BayObLG., StrSen., Urt. v. 26. Juni 1928, RevReg. I Nr. 309/28.)

*

2. Nach § 3 Abs. 2 KraftfahrzVerkVO. und nach § 62 Ziff. 2 bay. oberpolizeilichen Vorschriften v. 7. Mai 1902 ist auch die vorübergehende Auflegung von Schnee- oder Greifketten oder ähnlichen Vorrichtungen auf die Radkränze eines Kraftfahrzeugs unzulässig, wenn sie geeignet ist, die Fahrbahn zu beschädigen.

Es kommt also auf die Art der verwendeten Vorrichtung, aber auch auf die Verhältnisse an, unter denen sie benützt wird. Wenn die zu befahrende Straße mit einer nicht ganz schwachen Schnee- oder Eisdecke überzogen ist und eine nicht sehr tiefgreifende Schnee- oder Greifkette verwendet wird, läßt sich eine Beschädigung des Straßenkörpers selbst in einem Maße von einiger Erheblichkeit nicht besorgen; in solchen Fällen entfällt mit der durch die Vorschrift bekämpften Gefahr auch die Anwendung der Vorschrift selbst; der Tatbestand des Verbotes, daß die Unebenheit der Radkränze geeignet ist, die Fahrbahn zu beschädigen, ist dann eben nicht gegeben. Anders aber liegen die Umstände, wenn beim Fehlen einer Schnee- oder Eisdecke die Unebenheiten der Radkränze die Straßendecke selbst angreifen; in diesem Falle wird, besonders wenn der Boden infolge der Witterungseinflüsse aufgeweicht ist, eine Beschädigung des Straßenkörpers durch die eindringenden und aufreißenden Unebenheiten der Radkränze nicht zu vermeiden sein.

(BayObLG., StS., Urt. v. 22. Juni 1928, RevReg. I Nr. 333/28.)

*

---

wann der Führer es in Betrieb zu nehmen beabsichtigt" (vgl. Peters in v. Brauchitsch, Verwaltungsgesetze für Preußen, II. Bd., 21. Aufl. 1928 S. 493). Nach § 4 Abs. 1 Nr. 5 muß nach eingetretener Dunkelheit jedes Fahrzeug, das sich im Verkehr befindet — letzteres ergibt sich daraus, daß die VO. überhaupt nur für den „Verkehr" von Kraftfahrzeugen gilt —, nach eingetretener Dunkelheit usw. mit Laternen versehen sein, die den Lichtschein in der in der VO. vorgeschriebenen Weise auf die Fahrbahn werfen. Die Pflicht zur Beleuchtung von stehenden Fahrzeugen ist keineswegs eine Ausnahme für Kraftfahrzeuge, sondern gilt regelmäßig auch für Fahrzeuge anderer Art. Diese Tatsache wird auch vom vorliegenden Urteil anerkannt. Daß Kraftfahrzeuge ausgerechnet Laternen mit einem Lichtschein von mindestens 20 m haben müssen, ist allerdings mit Rücksicht auf die schnelle Bewegung gerade dieser Fahrzeuge vorgesehen. Aber es fehlt jeder Anhalt dafür, daß diese Vorschrift nur dann gilt, wenn das Kraftfahrzeug wirklich mit schneller Geschwindigkeit fährt. Auch ein Kraftfahrzeug, das notorisch — etwa wegen eines Unfalles — sich nur mit der Geschwindigkeit eines Pferdeleiterwagens vorwärtsbewegen kann, ist jener Vorschrift des § 4 Abs. 1 Nr. 5 über die Beleuchtung von Kraftfahrzeugen unterworfen. Es ist weder notwendig noch gesetzestechnisch üblich, für Fälle der verschiedenen Art verschiedene Vorschriften bloß deshalb zu erlassen, weil die einmal gegebene Vorschrift für eine Gruppe von Fällen überflüssig ist und allein mit Rücksicht auf diese gewiß nicht erlassen worden wäre. Im allgemeinen Interesse, zur Vereinfachung der Gesetzgebung und der Überwachung gelten vielfach in der Rechtsordnung gewisse Bestimmungen auch in solchen Fällen, deretwegen sie an sich bestimmt nicht erlassen worden wären. So ist es auch hier. Solange ein Kraftfahrzeug sich überhaupt in Verkehr befindet, muß es allen Vorschriften der KraftfVerkVO. voll entsprechen, also auch mit einer Beleuchtung versehen sein, die an sich auf eine schnelle Bewegungsart gemünzt ist.

Eine wirkliche Lücke im Gesetz ist demnach gar nicht vorhanden. Aber selbst wenn sie es wäre, wäre die Heranziehung der allgemeinen polizeilichen Verkehrsvorschriften unzulässig, da auch ein stehendes Kraftfahrzeug, selbst wenn es nicht in Betrieb ist, doch noch im Verkehr sein kann und der Verkehr mit Kraftfahrzeugen in der KraftfVerkVO. erschöpfend geregelt ist (vgl. BayObLG.: JW. 1926, 1996). Erst wenn es aus dem Verkehr gezogen, z. B. in einer Garage oder auf einem Parkplatz untergebracht wird, gilt die Vorschrift des § 4 Abs. 1 Nr. 5 im konkreten Falle nicht mehr, und erst hier setzt die Möglichkeit der Geltung allgemein polizeilicher Verordnungen ein. Die „sinngemäße" Anwendung der Vorschriften der allgemeinen Polizeiverkehrsordnung ist überdies, wie das Urteil selbst zugeben muß, schon im Hinblick auf § 11 KraftfVerkVO. gar nicht möglich. Es kann dahingestellt bleiben, ob die Anbringung einer Lampe am vorderen Teil des Kraftfahrzeugs in der Weise zulässig wäre, daß mit dieser Lampe gleichzeitig die Beleuchtung des hinteren Kennzeichens des Kraftfahrzeugs, nicht aber die vorderen Scheinwerfer in Tätigkeit gesetzt werden. Nach dem in seiner Gültigkeit allerdings umstrittenen Ministerialerlaß v. 16. April 1927 (MBliV. S. 456) geht jedenfalls die Auffassung des Reichsverkehrsministers wie des preuß. Ministers des Innern dahin, daß nach § 11 alle am Fahrzeug vorhandenen Laternen, die einen Lichtschein nach vorn auf die Fahrbahn zu werfen geeignet sind, beim Abstellen gleichzeitig miteinander und mit der Beleuchtung des hinteren Kennzeichens verlöschen müssen.

Im Ergebnis wird man daher m. E. zu der Feststellung gelangen, daß diejenige Auslegung des § 4 Abs. 1 Nr. 5 zutreffend ist, wonach alle in Verkehr befindlichen Kraftfahrzeuge die in § 4 Abs. 1 Nr. 5, § 11 KraftfVerkVO. vorgesehene Beleuchtung haben müssen, gleichviel ob sie sich in Bewegung oder in Betrieb befinden oder nicht. Solange ein Kraftfahrzeug „im Verkehr" ist, finden solche Polizeiverordnungen, die nicht in der KraftfVerkVO. vorgesehen sind, darauf keine Anwendung und können jedenfalls nicht von der Vorschrift des § 4 Abs. 1 Nr. 5 KraftfVerkVO. entbinden.

Prof. Dr. H. Peters, Berlin.

3. § 21g Abs. 1 KraftfahrzVerkVO. Der Satz 2 enthält ein vom Satz 1 unabhängiges, für sich selbst bestehendes Verbot.

In der Rechtslehre (vgl. Müller, AutomobilG., 2. Aufl., zu § 21 g Nr. 1 b) wird die Auffassung vertreten, der Satz 2 des § 21 g Abs. 1 KraftfVerkVO. bringe durch seine Anknüpfung mit dem Worte „insbesondere“ zum Ausdruck, daß die darin aufgezählten Verbotsfälle unter dem allgemeinen Gesichtspunkt der tatsächlichen Verkehrsbehinderung des Satzes 1 stünden und daß deshalb die Aufstellung von Kraftfahrzeugen an den aufgezählten Stellen nur dann strafbar sei, wenn der Verkehr dadurch tatsächlich behindert wurde. Der Sen. vermag sich dem nicht anzuschließen. Denn bei dieser Auslegung wäre die Bestimmung des Satzes 2, da sie nichts anderes wie der Satz 1 besagen würde, völlig überflüssig. Hätte der Gesetzgeber wirklich im Satze 2 nur einzelne Anwendungsfälle der im Satz 1 aufgestellten allgemeinen Regel aufzählen wollen, so hätte er dies in der Form eines Verbotes der „verkehrsbehindernden“ Aufstellung von Kraftfahrzeugen an den genannten Plätzen leicht und unzweideutig zum Ausdruck bringen können. So wie die Vorschrift lautet, hat er aber ein für sich selbst bestehendes und für alle Fälle, ohne weitere Voraussetzungen schlechthin geltendes Verbot erlassen. Nach dem Sprachgebrauch und dem gewöhnlichen Sprachsinne muß die Bestimmung des Satzes 2 dahin aufgefaßt werden, daß der Gesetzgeber bestimmte Örtlichkeiten herausgreifen und für sie das unbedingte Verbot der Aufstellung von Kraftfahrzeugen schaffen wollte. Der Grund liegt ersichtlich darin, daß an diesen Orten von der Aufstellung von Kraftfahrzeugen regelmäßig eine Störung der Sicherheit und Bequemlichkeit der Verkehrsabwicklung zu befürchten ist. Die Sach- und Rechtslage ist bei der Auslegung des § 21 g Abs. 2 KraftfVerkVO. nicht anders wie im Falle des § 17 Abs. 3. Dort wird verlangt, daß starkwirkende Scheinwerfer u. a. da abgeblendet werden, „wo die Sicherheit des Verkehrs es erfordert, insbes. beim Begegnen mit anderen Fuhrwerken“. Diese Vorschrift wird auch von Müller, AutomobilG., 2. Aufl., zu § 17 Nr. 12 KraftfVerkVO., dahin aufgefaßt, daß „abgeblendet werden muß, stets: beim Begegnen mit anderen Fahrzeugen, im übrigen: wo die Sicherheit des Verkehrs es erfordert“.

Nur nebenbei sei bemerkt, daß zum Tatbestand einer verkehrsbehindernden Aufstellung eines Kraftfahrzeugs nicht der Eintritt einer tatsächlichen Verkehrshinderung im Einzelfall erforderlich ist, sondern daß schon die Herbeiführung eines Zustandes genügt, der *geeignet* ist, den Verkehr zu stören.

(BayObLG., StS., Urt. v. 5. Juni 1928, RevReg. I Nr. 340/28.)

*

4. § 24 Abs. 1 Ziff. 3 KraftfahrzG. Voraussetzungen für die Entziehung des Führerscheins. Umfang der Nachprüfung durch das Gericht.

Während die sachlichen Voraussetzungen für die Entziehung (§ 4 KraftfG.) ausschließlich der Würdigung der für die Entziehung zuständigen Verwaltungsbehörde unterstellt und der Nachprüfung durch den Strafrichter entzogen sind, obliegt diesem in jedem Fall die Prüfung der förmlichen Voraussetzungen und demgemäß die Feststellung, ob ein rechtswirksamer Entziehungsakt der Verwaltungsbehörde vorliegt.

Das bei der Entziehung des Führerscheins zu beobachtende Verfahren ist im KraftfG. selbst nicht erschöpfend geregelt. Zuständig für die Entziehung ist nach § 29 Abs. 1 ReichsVO. über den Kraftfahrzeugverkehr v. 5. Dez. 1925 die für den Wohnort der Person, gegen die sich das Verfahren richtet, zuständige höhere Verwaltungsbehörde, hier also nach den bay. AusfBek. des Staats-Min. d. Inn. v. 18. Mai 1923/29. Dez. 1925 Ziff. I, 1 das Bezirksamt K. als die Bezirksverwaltungsbehörde des Wohnorts des Angekl. § 5 KraftfG. gewährt gegen die Entziehung das Rechtsmittel des Rekurses mit regelmäßig aufschiebender Wirkung; weiter sind hiernach für die Zuständigkeit der Behörden in Ansehung des Rekurses und für das Rekursverfahren die Landesgesetze und, soweit landesgesetzliche Vorschriften nicht vorhanden sind, die §§ 20, 21 RGewO. maßgebend. Aus diesen für Bayern — mangels einschlägiger landesgesetzlicher Vorschriften hiernach maßgebenden — Bestimmungen der RGewO. und der hierzu erlassenen bay. VollzugsVO. v. 29. März 1892 (GVBl. 61 ff.), §§ 53, 2 i. Verb. m. Ziff. I, 1 der obenangef. MinBek. v. 18. Mai 1923 (MABl. d. Inn. 33) ergibt sich, daß der Rekurs an die nächstvorgesetzte Behörde, d. i. in Bayern die Kreisregierung (KdJ.), geht, daß der Rekurs binnen 14 Tagen vom Tage der Eröffnung des Bescheides gerechtfertigt werden muß und daß die Regierung, KdJ., darüber im verwaltungsrechtlichen Senat zu entscheiden hat; endlich, daß der Rekursbescheid schriftlich zu eröffnen ist und mit Gründen versehen sein muß.

Im Gegensatz zu dieser Regelung des Rekursverfahrens fehlen für Bayern eigene Vorschriften über das bei der Erlassung des Entziehungsbescheids zu beobachtende Verfahren. Während das Rekursverfahren den für Verwaltungsrechtssachen gültigen Regeln folgt, ist die Entziehung selbst ein Verwaltungsakt. Weder für die Form, in der der Bescheid zu erteilen ist, noch für die Art der Eröffnung an den Betroffenen bestehen hier besondere Vorschriften; im wesentlichen gilt hier, wie für die reinen Verwaltungssachen überhaupt, Freiheit des Verfahrens. Diese Freiheit findet indessen ihre Grenzen in der durch die Rekursgewährung zum Ausdruck gekommenen Absicht des Gesetzgebers, die Entziehung des Führerscheins unter eine feste rechtliche Sicherung zu stellen. Aus diesem Gesichtspunkte heraus ergibt sich als Mindestforderung für das Verfahren der Bezirksverwaltungsbehörde, daß der Bescheid schriftlich niedergelegt, daß er mit Gründen versehen und daß er dem Betroffenen nachweislich eröffnet werde. Ein förmlicher schriftlicher, mit Gründen versehener Bescheid ist geboten, weil nur so der vom Bescheid Betroffene in die Lage versetzt wird, die Grundlagen des Bescheides zu prüfen und sich über dessen etwaige Anfechtung mittels des Rekurses schlüssig zu machen; aber auch deshalb, weil die Rekursinstanz zu ihrer Entsch. dieser Unterlage bedarf. Der Nachweis der Eröffnung ist geboten zur Ermöglichung zuverlässiger Nachprüfung, ob die Rekursfrist eingehalten sei.

Die StK. hat nun in ihrem Urteil allerdings ausgeführt, daß der Führerschein durch einen rechtswirksamen, nicht mehr anfechtbaren Bescheid entzogen sei. Aber diese Annahme ist rechtsirrig. Aus den bezirksamtlichen Akten ergibt sich:

Der Führerschein ist dem Angekl. vom Bezirksamt entsprechend einer Entschließung der Kreisreg. v. 10. Dez. 1926 mit der Beschränkung „für Fordwagen“ ausgestellt und unter der Bedingung behändigt worden, daß er bei Meidung der Wiederentziehung sich bis längstens 1. Jan. 1927 auch die nötige Gewandtheit in der Führung eines normalen Personenkraftwagens der Klasse 3 b anzueignen und eine entsprechende Nachprüfung abzulegen habe. Nach einer ergebnislosen unmittelbaren Anfrage beim Angekl. beauftragte das Bezirksamt am 15. Mai 1927 die Gendarmerie, den Angekl. auf die Verf. v. 10. Dez. 1926 hinzuweisen, ihn zu befragen, ob er sich sofort der ergänzenden Ausbildung und Nachprüfung unterziehen wolle oder nicht, und „letzterenfalls den Führerschein sofort einzuziehen“. Die Gendarmerie berichtete unter dem 22. Juni 1927, daß sie dem Angekl. die bezirksamtliche Verfügung eröffnet habe, daß dieser weitere Ausbildung und Nachprüfung ablehne, da auch ein Fordwagen ein normaler Wagen sei, daß er auch die Herausgabe des Führerscheins verweigere, weil er diesen ehrlich erworben und bezahlt habe, und daß die Gendarmerie gegen ihn Anzeige erstatte und vorlege. Eine weitere Tätigkeit des Bezirksamtes fand nicht statt. Dieses Verfahren entspricht nicht den Anforderungen, die, wie oben dargelegt, gestellt werden müssen. Denn ein förmlicher Entziehungsbescheid der zuständigen Behörde liegt hiernach überhaupt nicht vor, geschweige, daß er dem Betroffenen eröffnet worden wäre; mangels eines förmlichen Bescheides konnte auch die Rekursfrist nicht in Lauf gesetzt werden.

(BayObLG., StS., Urt. v. 24. April 1928, RevReg. I Nr. 123/28.)

*

5. §§ 56a Nr. 2, 148 Abs. 1 Nr. 7a GewO. Strafbar ist das gewerbsmäßige Aufsuchen und Vermitteln von Darlehnsgeschäften im Umherziehen nur dann, wenn der Aufgesuchte der Darlehnsnehmer sein soll. †)

Gemäß § 148 Abs. 1 Nr. 7 a GewO. ist strafbar, wer der Vorschrift des § 56 a Nr. 2 dieses Ges. zuwiderhandelt, wonach „das Aufsuchen sowie die Vermittlung von Darlehnsgeschäften“ vom Gewerbebetrieb im Umherziehen ausgeschlossen ist. Wie aus der Entstehungsgeschichte dieser Bestimmung und aus der Begründung zur Nov. v. 1. Juli 1883 (RGBl. 159), wodurch diese Vorschrift in die RGewO. eingefügt wurde, zweifelsfrei zu entnehmen ist, verbietet aber § 56 a Nr. 2 GewO. das gewerbsmäßige Aufsuchen und Vermitteln von Darlehnsgeschäften im Umherziehen nur unter der Voraussetzung, daß der Aufgesuchte das Darlehn *empfangen* soll oder empfängt, nicht aber auch in den Fällen, in denen der Aufgesuchte der *Geldgeber* sein soll oder ist. Die Bestimmung in § 56 a Nr. 2 GewO. wurde getroffen, um der wucherischen Ausbeutung der Landbevölkerung tunlichst entgegenzutreten. In der Begründung jener Novelle ist angeführt: „Die überhandnahme des Wuchers, die Vernichtung der Existenz zahlreicher bäuerlicher Familien durch den Wucher ist in manchen Gegenden zu einer volkswirtschaftlichen Kalamität geworden. Der Wucherer wird aber von dem Geldbedürftigen keineswegs immer bestellt oder aufgesucht; er bietet sich vielmehr oft in zudringlicher Weise an, indem er von Hof zu Hof wandert oder andere Gelegenheiten, insbes. Getreide- und Viehmärkte, benutzt, um mit dem Landmann in Verkehr zu treten, dessen Geldbedürfnisse zu erforschen und ihm kleine Darlehen aufzudrängen, die allmählich zu unerschwinglichen

---

Zu 5. Daß das Verbot des Aufsuchens und der Vermittlung von Darlehnsgeschäften im Umherziehen nicht zum Schutze der Geldgeber, sondern zum Schutze der Darlehnsempfänger bestimmt ist, kann nach der Begründung der Vorschrift des § 56 a Ziff. 2 GewO. keinem Zweifel unterliegen. Die vorstehende Entsch. des BayObLG. entspricht daher durchaus der Rechtslage.

Wirkl. Geh. ObRegR. Dr. *Hoffmann*, Berlin.

Wechselschulden anwachsen. Keinem Zweifel kann es unterliegen, daß ein derartiger Gewerbebetrieb zu den allerverwerflichsten gehört. Und wenn auch nicht die Aussicht vorhanden sein mag, mit dem Verbote desselben gründlich zu helfen, so ist das Verbot doch selbst darum nicht weniger gerechtfertigt."

Aus diesen Darlegungen ist deutlich ersichtlich, daß die Bestimmung in § 56a Nr. 2 GewO. den Schutz der Kreditsuchenden und Geldbedürftigen bezielt und die gewerbsmäßige Vermittlung von Darlehnsgeschäften im Umherziehen insoweit verbieten will, als das Ausleihen in Betracht kommt, um der Eingehung wucherischer Geschäfte vorzubeugen (vgl. auch Landmann-Rohmer, 7. Aufl., Bem. 4 zu § 56a GewO.). Die Gefahren, die im Falle des Aufsuchens und der Vermittlung von Darlehnsgeschäften im Umherziehen für die ohne vorgängige Bestellung aufgesuchten Darlehnsgeber entstehen können, sind offensichtlich als dermaßen gering angesehen worden, daß eine gesetzliche Regelung zum Schutze der Geldgeber nicht veranlaßt schien.

(BayObLG., 2. StS., Urt. v. 23. April 1928, RevReg. II Nr. 82/28.)

Mitgeteilt von RA. Dr. Levor, Nürnberg.

*

6. §§ 55, 245 Abs. 1 StPO.; § 230 StGB. **Belehrung des Zeugen über das ihm nach § 55 StPO. zustehende Recht der Verweigerung der Auskunft ist nach dem Gesetze nicht geboten. — § 245 Abs. 1 StPO. bezieht sich nur auf die in der Hauptverhandlung erschienenen Zeugen und Sachverständigen. — Ein Kraftfahrzeugführer ist verpflichtet, die vor ihm liegende Fahrbahn aufs sorgfältigste ins Auge zu fassen, und wird davon auch nicht enthoben, wenn es regnet und die Windschutzscheibe mit Regennässe beschlagen und dadurch getrübt ist. Der Führer muß unter solchen Verhältnissen nötigenfalls die Windschutzscheibe öffnen und so langsam und vorsichtig fahren, daß die Erfüllung seiner Verpflichtung, die Gefährdung anderer Straßenbenützer zu verhindern, sichergestellt ist.**

Das Verfahren bei der Abladung des Sachverständigen, dessen Ladung vom Vorsitzenden angeordnet und dem Angekl. mitgeteilt worden war, war allerdings nicht sachgemäß. Es wäre geboten gewesen, den Angekl. von der Anordnung der Abladung zu benachrichtigen. Allein darin, daß der abgeladene Sachverständige nicht erschienen ist und nicht vernommen wurde, kann zunächst kein Verstoß gegen die Vorschrift des § 245 Abs. 1 StPO. erblickt werden, weil diese Vorschrift sich nach der ständigen Rspr. des RG. und des BayObLG. nur auf in der Hauptverhandlung erschienene und zur Verfügung des Gerichts stehende Zeugen und Sachverständige bezieht. Es liegt aber auch nicht ohne weiteres eine unzulässige Beschränkung der Verteidigung vor. Denn es stand dem Angekl. in der Hauptverhandlung frei, entweder den Antrag auf Ladung eines Sachverständigen zu stellen oder die Aussetzung der Verhandlung zu beantragen, damit er selbst den Sachverständigen unmittelbar laden lassen könne. Den ersteren Weg hat der Verteidiger beschritten. Diesem Antrag gegenüber war das Gericht nicht gebunden; es stand in seinem Ermessen, den Beweisantrag abzulehnen, wenn es sich selbst die erforderliche Sachkunde zutraute und die Vernehmung eines Sachverständigen nicht für geboten hielt. Wenn es den Antrag mit der Begründung, die Zuziehung eines Sachverständigen sei „nicht veranlaßt", ablehnte und damit zum Ausdruck brachte, daß es der Hilfe eines Sachverständigen zur Bildung seiner richterlichen Überzeugung nicht bedürfe, so ist dagegen kein rechtliches Bedenken zu erheben.

Den Antrag auf Aussetzung der Verhandlung zwecks Ermöglichung eigener unmittelbarer Ladung eines Sachverständigen hat der Verteidiger nicht gestellt. Es kann daher dahingestellt bleiben, wie in diesem Falle zu entscheiden und ob in der Ablehnung eines solchen Antrages, die für den Angekl. den Verlust der Möglichkeit zur unmittelbaren Ladung eines Sachverständigen bedeutet hätte, nicht nach dem Vorausgegangenen eine unzulässige Beschränkung der Verteidigung zu erblicken gewesen wäre.

(BayObLG., StS., Urt. v. 8. Juni 1928, RevReg. I Nr. 328/28.)

Oberlandesgerichte.

a) Zivilsachen.

Berlin.

1. §§ 16, 17, 20 VVG. **Rücktritt des Versicherers vom Versicherungsvertrage wegen Verletzung der Anzeigepflicht des Versicherten.**

Der Versicherungsnehmer hat den Antrag auf Abschluß eines Lebensversicherungsvertrages am 30. Sept. 1925 gestellt. Die Bekl. hat aber den Antrag erst durch am 28. Okt. 1925 abgesandtes Schreiben angenommen. Der Versicherungsnehmer war hiernach verpflichtet, die in dieser Zwischenzeit eingetretenen erheblichen Gefahrumstände der Bekl. wenigstens insoweit mitzuteilen, als danach in dem Versicherungsantragsformular gefragt worden war. In diesem Formular war aber nach früher durchgemachten ernstlichen Erkrankungen und nach Beschwerden, wenn auch leichter oder vorübergehender Art, gefragt, über deren Ursache Zweifel bestehen; ferner auch danach, ob der gegenwärtige Gesundheitszustand vollständig einwandfrei sei. Da der Versicherungsnehmer alle diese Fragen durchaus in dem ihm günstigen Sinne beantwortet hatte, so mußte er die nach Unterzeichnung des Antrages eingetretene Verschlechterung in bezug auf die angegebenen Punkte der Bekl. bis zur Annahme des Antrages mitteilen. Daß die vorvertragliche Anzeigepflicht so weit zu erstrecken ist, ergibt sich aus dem Wortlaut des § 16 VVG., wonach der Versicherungsnehmer die bei Schließung des Vertrages vorl. Gefahrumstände mitzuteilen hat, i. Verb. m. der Erwägung, daß der Vertrag erst mit der Annahmeerklärung der Versicherungsgesellschaft geschlossen wird. Dies entspricht aber auch dem Zweck der vorvertraglichen Anzeigepflicht; durch deren Anordnung der Versicherer in die Lage versetzt werden soll, bei seinem Entschluß über die Annahme der Versicherung die wirkliche Gefahrenlage zu berücksichtigen.

(KG., 24. ZS., Urt. v. 7. Juli 1928, U 4348/28.)

Mitgeteilt von RA. v. d. Trenck, Berlin.

*

Celle.

2. §§ 823, 906 BGB.; § 200 PrWassG. **Anschneiden unterirdischer Wasseradern, das eine Folge der bei einem Bahnbau vorgenommenen Erdarbeiten ist, ist kein „Zutagefördern" i. S. § 200 PrWassG. v. 7. April 1913.** †)

Der vor dem Weltkriege ausgeführte Bau einer Staatsbahn bedingte einen tiefen Landeinschnitt, demzufolge die unterirdischen Wasseradern eines Mühlbaches ihren Zusammenhang verloren. Mit der Behauptung, daß hierdurch die zu seinem Mühlenbetriebe erforderliche und bisher auch vorhandene Wasserkraft erheblich herabgemindert sei, verlangte der Müller im Wege der Klage von der zuständigen Eisenbahndirektion entweder eine den alten Zustand wiederherstellende Einrichtung oder Schadensersatz, für die Zwischenzeit auch angemessene Vergütung, wurde aber in zwei Rechtsgängen abgewiesen.

Die Entscheidungsgründe entwickeln zunächst, nur die Durchführung eines Verbietungsrechtes in rechtsverjährter Zeit hätte eine Grundgerechtigkeit dahin entstehen lassen können, daß der Kl. als Unterlieger der Bekl. als Oberlieger die Benutzung des Wassers für eigene Zwecke und seine Verwendung nach Belieben untersage; sie prüfen alsdann, ob diese jenen etwa in seinem Gemeingebrauche gehindert hätte, kommen aber dann zu dem Ergebnisse, daß der Hauptantrag gem. § 14 EnteignG. nicht nur unbegründet, sondern auch an falscher Stelle, nämlich nicht bei den Verwaltungsgerichten, angebracht sei. Nach ihrere weiteren Ausführung sollen überhaupt nur reine Schadensersatzansprüche als zulässig angesehen werden können, und dann fahren sie fort: § 907 BGB. gibt ein Verbietungsrecht gegenüber Anlagen, deren Bestand oder Benutzung eine unzulässige Einwirkung auf ein Nachbargrundstück zur Folge hat. Hierbei ist aber nur daran gedacht, daß einem Grundstück etwas Störendes, wie Gas, Rauch, Ruß (vgl. § 906 BGB.) zugeführt, nicht aber auch daran, daß ihm etwas *entzogen* wird, wie z. B. das Wasser. Infolgedessen schützt die Vorschrift den Kl. nicht. Das gleiche gilt von § 823 BGB. Zwar ist anzuerkennen, daß der eingerichtete und ausgeübte Gewerbebetrieb des Kl. unter dem Schutze der eben erwähnten Gesetzesbestimmung steht. Aber es ist nicht erkennbar, inwiefern die Reichsbahn widerrechtlich und schuldhaft gehandelt haben soll.

Besonderer Betrachtung bedarf die Bedeutung des PrWassG. § 41 setzt aber Schädigung durch die Benutzung eines Wasserlaufes voraus. Dieser Tatbestand liegt nicht vor, da die Schädigung auf dem Abgraben unterirdischer Wasseradern beruht. § 200 regelt die Verfügung über das unterirdische Wasser und legt dabei dem Grundstückseigentümer erhebliche Einschränkungen auf. Letzterer hatte unter der Herrschaft des gemeinen Rechtes eine fast unbegrenzte Verfügungsbefugnis über das unterirdische Wasser und brauchte keine Rücksicht auf den Nachbarn zu nehmen. Dieser Rechtszustand ist grundlegend geändert, aber nur in der Richtung, daß er das unterirdische Wasser zum Gebrauch oder Verbrauch nicht dauernd in

---

Zu 2. Das für die Eisenbahnverwaltung günstige Urteil ist besonders deshalb bemerkenswert, weil nach dem Sinne des Gesetzgebers der Nachbar nur gegen *Einflüsse*, nicht aber gegen *Entziehungen* geschützt werden soll, so daß weder die Bestimmung des § 907 BGB., noch die des § 909 gleichen Ges. angewendet werden können; aber auch von einem schuldhaften Verhalten der Bekl. will es richtigerweise nichts wissen. Sodann aber umschreibt es den Begriff des „Zutageförderns", nämlich der Absicht, dauernd Wasser zur Verwertung zu gewinnen.

Hier lag eine rein zufällige Abschneidung einer Ader vor, die sich naher einen anderen Weg gesucht haben muß, wenn sie auch zeitweise, wie geschehen, ausgenützt worden ist.

Anderer Meinung siehe v. Kieritz bei EgerE. Band XLVII Heft 1 S. 39.

ObRegR. Hanow, Frankfurt a. d. O.

weiterem Umfange als über die eigene Haushaltung und Wirtschaft zutage fördern darf, wenn andernfalls der Nachbar auf eine der im Gesetz (§ 200 Abs. 1 Ziff. 1—3) erwähnten Arten beeinträchtigt wird. Der Nachbar ist aber nur gegen eine **dauernde** Förderung des Wassers geschützt. Eine solche liegt jedoch im Streitfalle nicht vor. In Wahrheit ist der vom Kl. behauptete Schaden, wenn seine tatsächliche Darstellung zugrunde gelegt wird, dadurch eingetreten, daß beim Bahnbau die unterirdischen Zuflüsse seines Mühlbaches angeschnitten worden sein sollen. Durch die Notwendigkeit, die Bahn zwischen Stoitze und Zieritz in einen tiefen Einschnitt zu führen, wurden bedeutende Erdbewegungen erforderlich, welche jene Zuflüsse bloßgelegt und dadurch den Mühlbach in Mitleidenschaft gezogen haben mögen. So — also ohne eine als „Zutagefördern" des Wassers zu bezeichnende, auf Gewinnung des Wassers abzielende Tätigkeit der Bekl. — ist es gekommen, daß die Zuflüsse einen anderen Weg genommen haben. Damit war der Schaden entstanden. Die späteren Maßnahmen der Bahn sind nicht mehr ursächlich für ihn gewesen. Die Bahn hat das freigewordene Wasser am Schienenstrang entlang in einem Graben in der Richtung auf den Bahnhof Stoitze zugeleitet. In dessen Nähe befindet sich auch das durch ein oder zwei Betonröhren gefaßte Wasserloch. Ob es überhaupt aus dem Graben gespeist wird, oder ob es sich aus dem allgemein quelligen Erdreich von selbst durch Grundwasser auffüllt, hat bei der richterlichen Augenscheinnahme nicht festgestellt werden können. Jedenfalls kann in der Tatsache, daß das durch den Bahnbau erschlossene Wasser in einer dem Kl. ungünstigen Richtung abgeleitet wird, keine Zutageförderung des Wassers erblickt werden. Dies ist auch dann anzunehmen, wenn das erwähnte Wasserloch etwa wirklich als Sammelbecken für das abfließende Wasser gedacht war. Endlich ist noch zu erörtern, ob der Tatbestand des § 200 WassG. zu Lasten der Reichsbahn dadurch erfüllt ist, daß bis Okt. 1924 mit Hilfe einer Pulsometeranlage eine Wasserentnahme zur Speisung der Lokomotiven stattgefunden hat. Auch bei Betrachtung in dieser Verbindung schlägt die Erwägung durch, daß die Schädigung des Kl. nicht durch den Gebrauch des Wassers seitens der Bahn, sondern bereits durch das zufällige Anschneiden der unterirdischen Wasseradern eingetreten ist. Sodann handelt es sich, wenn man doch eine „Förderung" des Wassers durch die Bekl. annehmen wollte, doch jedenfalls nicht um eine **dauernde** Förderung. Der Aussage des Weichenwärters M. ist zu entnehmen, daß bereits i. J. 1924 der Wasserturm auf dem Bahnhof Stoitze vorhanden war. Es bestand also schon vor der Betriebseröffnung der Bahn die Absicht, die Wasserbeschaffung durch den Turm zu regeln. Daß hierbei die Wasseradern des Einschnittes hinter Stoitze nicht herangezogen werden sollten, ergibt die Bekundung des Reichsbahnrats H. Seit Betriebseröffnung der Bahnstrecke am 16. Okt. 1924 hat eine Wasserentnahme aus dem Zementbrunnen bei dem Bahnhof Stoitze nicht mehr stattgefunden, wie der Zeuge M. bestätigt. Es ist also so, daß nur während des Bahnbaues gelegentlich und aushilfsweise Wasser zur Speisung von Lokomotiven aus dem Einschnitt entnommen worden ist, daß dies aber mit der Eröffnung des regelmäßigen Betriebes aufgehört hat. Hierin ist **allenfalls** eine **vorübergehende** Förderung für Zwecke des Bahnbetriebes zu erblicken, wobei es unerheblich ist, daß der Zustand mehrere Jahre gedauert hat (**Wulff** und **Herold**, WassG., § 200 Anm. 2). Eine **dauernde** Förderung i. S. des Ges. steht aber nicht in Frage. Der Kl. hat noch darauf hingewiesen, daß der Reichsbahnrat als Vorstand der Eisenbahnbauabteilung Uelzen in seinem Schreiben v. 21. Juni 1922 seine Bitte um Überlassung der im Einschnitt hinter Stoitze erschlossenen Wasseradern für seinen Mühlenbetrieb abgelehnt und hierbei als Grund angegeben hat

„daß das ganze von dort zufließende Wasser höchstwahrscheinlich für den eigenen Bedarf, wie z. B. zur Speisung der Lokomotiven usw. benötigt wird."

Dieses Schreiben ist hier aber ohne Bedeutung, weil die Bahn ja tatsächlich von dem Wasser **keinen** dauernden Gebrauch gemacht hat. Sonach sind die Ansprüche des Kl. auch aus dem WassG. nicht zu begründen.

(OLG. Celle, Urt. v. 2. Aug. 1927, 1 U 370/24.)

*

Dresden.

3. **§ 138 BGB.; §§ 29 f BSchiffG. Die im Befrachtungsvertrage eines Elbschiffers enthaltene Beschränkung des Anspruchs auf das gesetzliche Liegegeld verstößt nicht gegen die guten Sitten. †)**

(OLG. Dresden, 12. ZS., Urt. v. 11. Juli 1928, 12 O 97/27.)

Abgedr. JW. 1928, 2331⁴.

*

Zu 3. Gegen die Entsch. läßt sich — von dem Tatbestands aus gesehen, der ihr unterlegt ist — gewiß nichts einwenden. Wenn auf dem in Frage kommenden Stromgebiete für den Schiffseigner die Möglichkeit besteht, Befrachtungsverträge ohne die beanstandete Klausel abzuschließen, so kann man von Mißbrauch einer Vormachtstellung durch die Schiffahrtsgesellschaften nicht sprechen, und wenn sich der Schiffseigner durch Anschluß an die Genossenschaft in der Ausübung seines Berufs Beschränkungen auferlegt hat, so ist das eine freiwillig übernommene Bindung, die in der Tat auf die Gültigkeit der Klausel keinen Einfluß haben kann. Eine andere Frage ist, ob solche Vertragsklauseln vom wirtschaftlichen Standpunkt aus noch zu billigen sind; in dieser Richtung bietet der wiedergegebene Tatbestand für die Beurteilung zu wenig Anhaltspunkte, und jedenfalls war dieser Gesichtspunkt für das erkennende Gericht unbeachtlich RA. **Lindeck**, Mannheim.

Frankfurt a. M.

4. **§ 1 HaftpflG.; § 823 BGB.; § 49 EBBetrO. Eigenes Verschulden eines Fußgängers liegt dann vor, wenn er trotz des warnenden Glockenzeichens einen Überweg zu überschreiten versucht und dabei hinfällt. Was ist ein verkehrsreicher Überweg i. S. § 49 EBBetrO.? †)**

Gegen Abend eines Novembertages überschritt die Kl. einen unbeleuchteten Bahnübergang, und zwar auf seinem für die Fußgänger eingerichteten Teile. Sie kam zu Fall und führte dies sowohl auf die mangelnde Beleuchtung als auch auf die durch das Glockenzeichen gebotene Eile zurück, anläßlich der sie einige von Ausbesserungsarbeiten liegen gebliebene Steine nicht habe bemerken können. Das LG. wies ihre auf Schadensersatz und Schmerzensgeld gerichtete Klage mangels ursächlichen Zusammenhanges ab; auch einen Haftungsgrund aus § 823 BGB. erkannte es nicht an, da die Bekl. nicht verpflichtet sei, den Bahnübergang des nur mäßig benutzten Fußgängerweges zu beleuchten. Sollten jedoch Steine von den Ausbesserungsarbeiten auf dem Bahnübergang liegen geblieben sein, so habe sich die Bekl. nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme genügend entlastet. Das OLG. bestätigt dieses Urteil: Wenn auch das Hinfallen der Kl. auf den Gleisen der Eisenbahn an sich noch in keinerlei ursächlichem Zusammenhang mit den der Eisenbahn eigentümlichen Gefahren steht, so kommt jedoch im vorl. Falle hinzu, daß die Kl. durch das Ertönen der den Schrankenschluß ankündigenden Signalglocke zur Eile angetrieben wurde. Für die Frage der Haftung aus dem RHaftpflG. erscheint es hierbei ohne Bedeutung, ob die Kl. sich dabei noch vor oder bereits auf dem Bahnübergang befand. In Verb. m. dieser durch das Glockenzeichen hervorgerufenen Eile ist in dem Sturz der Kl. ein Betriebsunfall zu erblicken. Trotzdem ist eine Haftung der Bekl. nicht gegeben, da ein eigenes Verschulden der Kl. vorliegt.

Die Zeugen Sch. und K. haben die Kl. kurz nach dem Bahnhof überholt und dann kurz vor dem Bahnübergang das Ertönen der Signalglocke vernommen. Auf dem Bahnübergang haben die Zeugen niemanden überholt. Daraus ergibt sich, daß die Kl., die sich hinter den Zeugen befand, ebenfalls das Warnungssignal noch vor dem Betreten des Bahnüberganges vernommen haben muß, und es dann jedenfalls versucht hat, noch die Gleise zu überschreiten. Das durfte sie nicht, sondern sie mußte vor der Schranke warten. Durch das Außerachtlassen dieser Vorsichtsmaßnahme trifft die Kl. so schweres eigenes Verschulden, daß eine Haftung der Bekl. aus dem RHaftpflG. nicht mehr in Frage kommen kann.

Aber auch eine Haftung der Bekl. aus unerlaubter Handlung (§ 823 ff. BGB.) ist nicht gerechtfertigt.

Eine Pflicht, den Bahnübergang des Fußgängerweges von der Station R. nach Sch. zu beleuchten, läßt sich weder aus § 49 der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung noch aus allgemeinen Verkehrsanschauungen, namentlich auch denen des RG., ableiten. Selbst wenn man annimmt, daß täglich etwa 300 Personen diesen Weg benutzen, so ist er noch keineswegs als verkehrsreich in Beziehung zu der Beleuchtungspflicht der Bahnübergänge anzusehen. Bahnübergänge in der Nähe großer Städte mit regem Verkehr in den Abendstunden, namentlich solchen von Automobilen, Radfahrern und anderen Fuhrwerken sind in Anbetracht der den Fahrzeugen eigentümlichen Geschwindigkeit zu beleuchten. Für Fußgänger ergeben sich dagegen aus den geschlossenen Schranken keinerlei Gefahren, da diese wegen ihrer langsamen Fortbewegung, die sie ohne

---

Zu 4. Wenn auch das vorstehend wiedergegebene Urteil an und für sich betrachtet auf Zeugenaussagen und Augenscheinseinnahme begründet ist, im wesentlichen also nicht angreifbare tatsächliche Feststellungen enthält, so liegt doch sein unschätzbar großer Wert in den richtigen, dem Volksempfinden entsprechenden Ausführungen über das Verschulden; sie besagen klar und deutlich, wie sich ein vernünftiger Mensch zu benehmen hat, wenn er nicht Schaden erleiden will, und wie wenig das Betriebspersonal der Eisenbahnverwaltung in der Lage ist, gegenteiliges Verhalten abzuwenden. Hier sei mit Recht an das erinnert, was der amerikanische höchste Gerichtshof seinerzeit über einen gleichen Fall gesagt hat (siehe Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 32 von 1928, S. 87/88). Bemerkenswert ist auch, daß ein Überweg, den täglich 300 Fußgänger benutzen, dieser Tatsache wegen nicht schon als **verkehrsreich** angesehen werden kann. Für schrankenlose Überwege kann man hieraus den erforderlichen Schluß ziehen.

ORegR. Dr. **Hanow**, Frankfurt a. O.

Schwierigkeit in jedem Augenblick zum Stillstand bringen können, immer rechtzeitig dem auftauchenden Hindernis einer Bahnschranke Rechnung tragen können.

Unterstellt man, daß sich auf dem Bahnübergange Steine befunden haben, so hat die Kl. doch nicht nachweisen können, daß diese Steine von den Ausbesserungsarbeiten liegengeblieben sind.

Es bestehen noch verschiedene andere Möglichkeiten für das Vorhandensein der Steine an der Übergangsstelle, wie z. B. Hinaufstoßen durch am Wegrande gehende Personen.

Aber nimmt man selbst an, die Steine wären bei den Ausbesserungsarbeiten dort hingeschafft und dann liegen gelassen worden, so könnte aus diesem Verhalten der dort beschäftigten Angestellten oder Arbeiter der Bekl. dieser noch keine Pflicht zum Ersatz des Schadens erwachsen; denn sie hat den Beweis dafür erbracht, daß sie bei der Auswahl des bauleitenden Rottenmeisters die erforderliche Sorgfalt angewandt hat.

(OLG. Frankfurt a. M., Urt. v. 2. Juni 1927, I U 171/26.)

*

Köln.

5. **Befreiung von der Leistungspflicht beim Vorliegen höherer Gewalt.** †)

Die Bestimmungen des BSchiffG. über die Lade- und Löschzeit (§§ 29, 48) finden nur insoweit Anwendung, als nicht eine Vereinbarung der Beteiligten entgegensteht (s. Mittelstein, § 48 Anm. 5 a). Da eine solche Vereinbarung im gegenwärtigen Falle vorliegt, ist ihr Inhalt an erster Stelle zu prüfen. In Frage kommt hier die Bestimmung des § 8, die lautet: „Niederwasser unter 1,10 m Kauber-Pegel, geschlossene Schiffahrt und höhere Gewalt entbinden gegenseitig von den Verpflichtungen im Verhältnis zu dem Umfange und für die Dauer der Störung." Die Bekl. beruft sich für das Freiwerden von den übernommenen Verpflichtungen auf einen allgemeinen Streik im Karlsruher Hafen, den sie als höhere Gewalt bezeichnet. In der Rspr. werden gemeinhin als höhere Gewalt von außen kommende Ereignisse bezeichnet, deren Eintritt nicht vorherzusehen und auch bei Anwendung größter Vorsicht nicht mit den üblichen und gewöhnlichen Maßregeln abzuwenden war (RG. 64, 405; 48, 412). Der in der Rspr. feststehende Begriff der höheren Gewalt ist gegenüber dem Begriff der „zufällige Umstand" ein aliud, und wenn die Parteien diesen Begriff der höheren Gewalt in ihre Vereinbarung aufgenommen haben, so haben sie eben damit diejenigen Grundsätze vereinbaren wollen und vereinbart, die in der Rspr. den Begriff der höheren Gewalt ausmachen. Die Frage, ob die Bekl. frei geworden ist, entscheidet sich also im vorliegenden Falle nicht nach dem BSchiffG., sondern nur nach dem Vertrage. Hieran ändert auch nichts die Bestimmung des § 6 des Vertrages, die lautet: „Bei allen Überschreitungen der vereinbarten Lade- und Löschfristen wird Liegegeld nach den gesetzlichen Bestimmungen berechnet", denn diese Bestimmung enthält nur die rechnungsmäßige Feststellung der Gebührensätze, ohne aber die Frage zu umfassen, wer die Überliegetage zu vertreten hat. Es ist aber in jedem einzelnen Falle zu prüfen, welche Bedeutung und welche Folgewirkung die höhere Gewalt haben muß, um von den übernommenen Verpflichtungen zu befreien. Das RG. hat in der Kriegszeit öfters Veranlassung gehabt, sich mit Klauseln zu befassen, in denen der Begriff „höhere Gewalt" eine Rolle spielte (s. RG. 87, 92; JW. 1916, 257[4] u. 958[1]). In diesen Entsch. ist immer an erster Stelle die Frage erörtert worden: Sollte nach dem Vertragsinhalte schon das Vorliegen der höheren Gewalt genügen, um die Befreiung eintreten zu lassen, oder trat die befreiende Wirkung nur dann ein, wenn die höhere Gewalt die Leistung unmöglich machte. In § 8 des hier vorliegenden Abkommens ist mit keinem Wort gesagt, daß die dort genannten Ereignisse die befreiende Wirkung nur dann ausüben sollten, wenn sie die Verpflichtung unmöglich machten. Es sollte also nach dem Parteiwillen genügen, wenn sie überhaupt nur vorlagen. Das ergibt sich mit völliger Klarheit auch aus dem Teile der Bestimmung, der besagt, daß die Befreiung in Verhältnis zu dem Umfange und für die Dauer der Störung eintrete. Es sollte also eine Störung durch höhere Gewalt genügen und nicht ein Unmöglichwerden durch höhere Gewalt erforderlich sein. Dies vorausgeschickt, bleibt nunmehr zu erörtern, ob der Streik im Karlsruher Hafen als höhere Gewalt i. S. § 8 der Vereinbarung anzusehen ist. Diese Frage ist zu bejahen. Der damalige Streik war ein Ereignis, das von außen her in den Betrieb der Bekl. hereinbrach, es war kein Vorgang im internen Betrieb der Bekl. selbst. Die Bekl. und das Rh. Braunkohlensyndikat bilden weder tatsächlich noch wirtschaftlich eine Einheit, sie sind verschiedene juristische Personen, die ganz getrennte wirtschaftliche und geschäftliche Zwecke verfolgen. Es liegt eine Verbindung zwischen den genannten Wirtschaftskörpern durch Personenidentität der Geschäftsführer vor, aber der Kreis der Beteiligten und der Umfang der Beteiligung der einzelnen Beteiligten stimmt nicht überein.

Die Bekl. hat im Karlsruher Hafen keine eigene Löschvorrichtung, sie ist vielmehr auf die Löschvorrichtungen anderer, insbes. derjenigen des Rh. Braunkohlensyndikats angewiesen. Damit steht fest, daß, wenn das Syndikat bestreikt war, dieser Streik ein Ereignis war, das von außen her über die Bekl. kam.

Dieser Streik war aber auch ein Ereignis übermächtiger Art, ein Ereignis, dessen Eintritt nicht vorherzusehen war und von der Bekl. bei Anwendung größter Vorsicht mit den üblichen und gewöhnlichen Maßregeln nicht abgewendet werden konnte. Der Streik war ein allgemeiner. Mit verschwindenden Ausnahmen streikten sämtliche Arbeiter. Beim Syndikat wurde der Betrieb dadurch aufrechterhalten, daß das Büropersonal, einzelne arbeitswillige Arbeiter und Studenten zum Ausladen der Kähne verwandt wurden. Ferner wurde ein Kranführer aus Mannheim hinzugezogen. Bei H. und Math. St. würde überhaupt nicht gelöscht, und die Firma R. unternahm einen Versuch, der jedoch mißlang. Der einzige Betrieb, der nicht bestreikt war, war der städt. Hafenbetrieb. Die Bekl. und auch das Syndikat konnten aber hieraus keinen Vorteil ziehen, denn die städt. Hafenverwaltung weigerte sich, Kähne der bestreikten Firmen zu löschen. Die Hilfsarbeiter der Hafenverwaltung hätten, falls die Hafenverwaltung anderen Betrieben hätte zu Hilfe kommen wollen, voraussichtlich diese Arbeit verweigert.

(OLG. Köln, 2. ZS., Urt. v. 19. März 1928, 2 U 422/28.)

Mitgeteilt von RA. Dr. Fuchs, Köln.

*

Stuttgart.

6. § 831 BGB.; § 23 EBBetrO. v. 4. Nov. 1904. **Die Eisenbahn haftet für Unfälle beim Aussteigen nicht vertraglich und für zu großen Abstand des Trittbretts nicht aus Verschulden.** †)

(OLG. Stuttgart, 2. ZS., Urt. v. 22. Sept. 1927, U 826/27.)

Abgedr. JW. 1928, 2332[6].

b) Strafsachen.

I. Materielles Recht.

Berlin.

7. **Kein Vorfahrtsrecht der Straßenbahn.** †)

Das Vorfahrtsrecht der Straßenbahn wurde bisher mit dem § 5 Abs. 2 der RegPolizeiVO. v. 8. März 1907/08 1. 26 begründet. Die Geltung des § 5 Abs. 2 wird aber, da Reichsrecht vor Landrecht geht, durch § 24 KVO. eingeschränkt. Es heißt in dem Urteil:

„Die Vorfahrt nach § 5 Abs. 2 kann nur einer Straßenbahn zustehen, die auf einem Hauptverkehrswege fährt, während das Auto

---

Zu 5. Der Entsch. gebührt unbedingt Beifall. Sie wendet den im Vertrag vorbehaltenen Entlastungsgrund der „höheren Gewalt" auf den Streikfall unter der Voraussetzung an, daß der die rechtzeitige Leistung hindernde Streik ein allgemeiner bzw. von außen hereingebrochener war. Das entspricht der rechtspolitisch m. E. allein zutreffenden und heute wohl herrschenden Auffassung von der „höheren Gewalt", harmoniert auch mit dem Grundgedanken des § 279 BGB.: Einstehen für den individuellen Betriebskreis, aber nicht für die in ihrem Urgrund darüber hinausragenden allgemeinen Kalamitäten.

Geh. JR. Prof. Dr. Oertmann, Göttingen.

Zu 6. Die Kl. ist beim Absteigen von einem außerhalb des Bahnsteigs haltenden Personenwagen dadurch verletzt, daß sie sich das Bein verstaucht hat. Sie hat auf Grund des § 831 BGB. Entschädigungsanspruch gegen die Eisenbahnverwaltung und, wie aus den Gründen hervorgeht, auch Anspruch auf Schmerzensgeld erhoben. Der letztere Anspruch ist abgewiesen, und zwar mit Recht, da § 847 BGB. auf Fälle, wie den vorliegenden, keine Anwendung findet (vgl. auch Urt. des RG. v. 19. Juni 1916: JW. 1916, 1276). Auch aus § 831 BGB. ist die Klage abgewiesen. Das OLG. führt aus, daß ein Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Angestellten nicht darin liege, daß der Wagen außerhalb des Bahnsteigs aufgestellt war, der § 23 BO. also keine Anwendung finde, weil dieser nur die Höhe der Trittbretter über dem Bahnsteig für die Wagen feststelle, die innerhalb des Bahnhofs halten. Auch die sonstigen Beschuldigungen, daß z. B. die Bahnbediensteten der Kl. beim Aussteigen nicht geholfen hätten usw., seien unbegründet. Das OLG. verweist die Kl. auf das HaftpflG. Nach der Rspr. des RG. ist wohl anzunehmen, daß der Unfall im Betriebe der Eisenbahn stattgefunden hat. Aber eine Klage aus dem RHaftpflG. würde in Frage kommen, ob nicht die Eisenbahn mit Erfolg die Einrede eigenen Verschuldens der Kl. geltend machen kann.

Wirkl. Geh. Rat Prof. Dr. v. der Leyen, Berlin-Wilmersdorf.

Zu 7. Nach § 24 AutomobilVO. hat an Wegekreuzungen und Einmündungen, unbeschadet der von Polizeibeamten im einzelnen Falle zu treffenden Anordnungen, das auf einem Hauptverkehrsweg sich bewegende Kraftfahrzeug die Vorfahrt gegenüber dem aus einem Seitenweg kommenden Fahrzeug; im übrigen hat das von rechts kommende Fahrzeug die Vorfahrt.

Entsprechend bestimmt § 13 StraßenverkO., daß das auf dem

aus einem Seitenwege kommt, oder, falls es sich um zwei Hauptverkehrswege oder zwei Nichthauptverkehrswege handelt, derjenigen Straßenbahn, die von rechts kommt. In den anderen Fällen würde das auf dem Hauptverkehrswege bzw. von rechts kommende Auto die Vorfahrt haben."

Der § 5 Abs. 2 ist daher durch § 24 KVO. zwar nicht beseitigt, aber in seinem Geltungsbereich in dem erwähnten Umfange eingeschränkt worden.

(KG., Urt. v. 5. Nov. 1928.)

*

8. **§ 9 Ziff. 1 RennwLottG. v. 8. April 1922 bedroht nur solche Anreizungen zum Abschluß von Wetten bei Pferderennen, die sich auf bestimmte Rennen beziehen.**

Die StK. hat den Angekl. wegen Vergehens gegen § 9 Ziff. 1 RennwLottG. v. 8. April 1922 bestraft, weil er in einem von ihm verfaßten Buch durch allgemeingehaltene, sich nicht auf bestimmte Rennen oder Pferde beziehende Ratschläge über die Art und Weise, wie man sich über die Aussichten eines Rennpferdes vergewissern kann und wie man in vorteilhafter Weise seine Wetten anlegt, zum Abschluß von Wetten bei Pferderennen angereizt hat. Der Sen. hat den Angekl. auf seine Rev. freigesprochen mit folgender Begründung:

Der erk. Sen. vermag nicht der Auslegung zu folgen, die der 3. Sen. des KG. in seinem Urt. v. 21. Dez. 1925 (3 S 297/25) dem § 9 Ziff. 1 RennwG. gegeben hat und die für die StK. maßgebend gewesen ist. Diese Auslegung kann nicht lediglich auf die Verwendung des Wortes „anreizen" und die Begriffsbestimmung gegründet werden, die dem „Anreizen" in der Entsch. des RG. v. 1. Nov. 1913 (RGSt. 47, 411) gegeben ist. In dieser Entsch., die sich auf eine Bestrafung wegen Vergehen gegen §§ 3 Abs. 2, 6 RennwG. v. 4. Juli 1905 bezog, war die Frage zu beantworten, ob die Veröffentlichung von Tips, d. h. von Voraussagen über den Ausgang bestimmter Rennen, als A u f f o r d e r u n g zum Abschluß von Wetten — nur eine solche war damals unter Strafe gestellt — anzusehen sei. Wenn das RG. hierbei ausführt, daß Auffordern und Anreizen nicht gleichbedeutend seien, vielmehr ein Anreizen schon dann vorliege, wenn der Täter in dem anderen einen Reiz zum Handeln, Beweggründe dafür erwecke, die Wünsche oder Leidenschaften des Angereizten errege und es deren Entwicklung überlasse, ihn kraft eigenen Entschlusses zum Handeln zu bringen, so ist doch damit keineswegs zu der Frage Stellung genommen, ob das „Anreizen" seinem Begriffe nach auch die Einwirkung mit einem anderen, um ihn zu einem gewissen Handeln i m a l l g e m e i n e n zu veranlassen, umfasse. Diese Frage zu entscheiden lag auch für das RG. kein Anlaß vor, weil in dem von dem Urt. behandelten Fall die Anreizung auf Abschluß von Wetten für g a n z b e s t i m m t e Rennen ging.

Der Wortlaut uund die Begründung des § 9 Ziff. 1 RennwG. im Entw. des Ges. sprechen nicht dafür, daß der Gesetzgeber beim Erl. des Ges. solche Veröffentlichungen hat treffen wollen, wie sie der „Lippische Sportberater" nach den Feststellungen der StK. darstellt.

Nach dem Wortlaut des § 9 Ziff. 1 RennwG. kann nicht in Zweifel gezogen werden, daß zugelassene Unternehmer eines Totalisators und zugelassene Buchmacher überall, andere Personen aber jedenfalls an den Örtlichkeiten des Totalisatorunternehmens und an den den Buchmachern als Geschäftsstellen zugewiesenen Örtlichkeiten öffentlich und durch Verbreitung von Schriften zum Abschluß von Wetten anreizen dürfen. Diese erlaubten Anreizungen können sich ihrer Art nach nur auf bestimmte Rennen und Pferde beziehen; denn die Personen, die überall zum Abschluß von Wetten anreizen dürfen, legen nur Wert darauf, daß die von ihnen vertretenen Wettunternehmungen Zuspruch finden, und an den Örtlichkeiten, an denen auch anderen Personen das Anreizen gestattet ist, herrscht nur ein Interesse für Wetten, die an diesen Örtlichkeiten vermittelt werden. Bestehen aber alle die Handlungen, aus denen ein Kreis von Handlungen als unerlaubt herausgegriffen wird, in Anreizungen zum Abschluß von Wetten für bestimmte Rennen, so können die unter Strafe gestellten nicht anders geartet sein.

Zu einer anderen Auffassung kann auch die Begründung, mit der die Reichsregierung den Entw. des RennwG. v. 8. April 1922 den gesetzgebenden Körperschaften vorgelegt hat (vgl. Verh. des RT. Bd. 369 Nr. 2870) nicht führen. Danach ist Zweck des § 9 Ziff. 1 des Ges., zu „verhindern, daß auch solche Kreise zum Abschluß von Wetten veranlaßt werden, die bisher Interesse für den Rennsport nicht gezeigt haben", und an einer anderen Stelle der Begründung wird gesagt, die Zulassung von Buchmachern bringe erhebliche Gefahren mit sich, es sei daher Vorkehrung getroffen, daß eine Anreizung des Publikums zum Wetten möglichst verhindert werde, so daß auch nach Konzessionierung der Buchmacher im wesentlichen nur die Personen Wetten abschlössen, welche es auch ohne Konzessionierung getan hätten. Wenn gemäß dieser Begründung das Verbot des § 9 Ziff. 1 des Ges. v. 8. April 1922 auch viel weiter reicht, als das entsprechende auf das „Auffordern" beschränkte des § 3 RennwG. v. 4. Juli 1905, so berechtigt doch die Begründung des Ges. nicht zu der Annahme, daß dadurch schon allg. gehaltene Abhandlungen betroffen werden sollten. Das Gegenteil ist daraus zu entnehmen, daß die Begründung des Ges. jedesmal an den Stellen, an denen von den Abwehrbestimmungen die Rede ist, auf die bes. Gefährlichkeit der Voraussagen über den Ausgang von Wetten hinweist. Diese durch § 9 Ziff. 2 des Ges. mit Strafe bedrohten Veröffentl. können aber nur Anreizungen zum Abschluß von Wetten bestimmter Rennen sein.

Alle diese Erwägungen müssen zu der Rechtsauffassung führen, daß § 9 Ziff. 1 RennwG. nur solche Anreizungen zum Abschluß von Wetten unter Strafe stellt, die in bezug auf bestimmte Rennen ergangen sind.

(KG., 4. StS., Urt. v. 24. Mai 1928, 4 S 78/28.)

*

9. **Auf Chausseen steht nach § 10 Regulativs vom 7. Juni 1844 (GS. 167) außerhalb der Städte die Chausseepolizei dem Landrat zu (nicht dem Gemeindevorsteher). Fahrvorschriften, welche die Geschwindigkeit auf Chausseen regeln, fallen in das Gebiet der Chausseepolizei.**

(KG., 3. StS., Urt. v. 11. Juni 1928, 3 S 227/28)

Mitgeteilt von RA. Dr. G ö r r e s, Berlin.

*

Dresden.

10. **§§ 21, 23 Ges. über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen; § 6 Abs. 6 KraftfahrzVerkVO. Nach der neuen Fassung des § 6 Abs. 6 KraftfahrzVerkVO. vom 28. Juli 1926 verliert bei einem Wechsel des Eigentums am Kraftwagen nicht mehr die frühere Zulassung, sondern die bisherige Bescheinigung der Zulassung ihre Wirksamkeit. †)**

Der AA. hatte beantragt, den Angekl. wegen Vergehens nach § 23 Abs. 1 KraftfahrzG. zu bestrafen, weil er am 30. Dez. 1927 auf öffentlichen Wegen ein Kraftfahrzeug geführt habe, das nicht von der zuständigen Behörde zum Verkehr zugelassen war. Das AG. hat die Anwendbarkeit des § 23 verneint, weil es die Rechtsauffassung vertritt, daß nach § 6 Abs. 6 der KraftfahrzVO. i. d. Fass. v. 28. Juli 1926 das Kraftfahrzeug trotz des Eigentumswechsels zum Verkehre zugelassen geblieben sei.

Die die Nichtanwendung des § 23 rügende Rev. ist unbegründet. Insoweit sie Bezug nimmt auf das Urt. des erk. Sen. v. 10. Mai 1927 (JW. 1927, 2440 [9]), ist darauf hinzuweisen, daß dieser Entsch. die KraftfahrzVO. i. d. Fass. v. 5. Dez. 1925 zugrunde liegt. In dieser lautete die hier in Frage kommende Bestimmung in § 6 Abs. 6:

„Geht ein zum Verkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen bereits zugelassenes Kraftfahrzeug auf einen anderen Eigentümer über, so hat dieser bei der für seinen Wohnort zuständigen höheren Verwaltungsbehörde die e r n e u t e Z u l a s s u n g zu beantragen." Das hier aufgestellte Erfordernis der erneuten Zulassung zwang, wie in der erwähnten Entsch. dargelegt ist, zu der Annahme, daß mit dem Eigentumswechsel die frühere Zulassung erloschen war. Diese Rechts-

---

Hauptverkehrswege fahrende bzw. von rechts kommende F u h r w e r k die Vorfahrt hat.

Da nun Straßenbahnwagen unter „Fahrzeuge" fallen, so sollte man es eigentlich für selbstverständlich halten, daß auch die Straßenbahnwagen diesem allgemeinen Wegegesetz in gleicher Weise unterworfen sind, wie andere Wegebenutzer. Trotzdem ist diese Frage merkwürdigerweise bestritten gewesen. Namentlich vertrat das KG. früher (17. Dez. 1926, RDK. 3, 137) die Auffassung, der § 24 regle nur die Vorfahrt z w i s c h e n K r a f t f a h r z e u g e n u n t e r e i n a n d e r, eine Entsch., die mit Recht lebhaftem Widerspruch begegnet ist (vgl. M ü l l e r, Komm. 613). Andere Entsch. gingen so weit, der Straßenbahn unter allen Umständen ein Vorfahrtsrecht gegenüber allen Fahrzeugen einzuräumen (vgl. AG. Detmold, VR. 1927, 457; RDK. 1927, 260). Dieser Unsicherheit macht die neue Entsch. glücklicherweise ein Ende. Sie führt aus, daß auch die Straßenbahn, wie jedes andere Fahrzeug, nur dann die Vorfahrt hat, wenn sie im Hauptverkehrswege fährt oder, bei gleichwertigen Wegen, wenn es von rechts kommt. In den anderen Fällen hat das auf dem Hauptverkehrswege bzw. von rechts kommende Auto die Vorfahrt.

In gleicher Richtung bewegen sich die MinErl. v. 27. Juli und 6. Aug. 1928 (MBliV. 875, 877). Übrigens ist von dem jetzt beseitigten Vorfahrtsrecht der Straßenbahn zu unterscheiden das Recht der Straßenbahn auf unverzügliche Räumung der Gleise nach § 25 II AutomobilVO. (KG. v. 25. Juni 1928: Auto 597).

RA. Dr. M a r t i n I s a a c, Berlin.

Zu 10. Die Entsch. ist richtig. Daß die Zulassung eines Kraftwagens als solche nicht mit dem Übergang auf einen anderen Eigentümer erlischt, ergibt sich einwandfrei aus der jetzigen Fassung des § 6 Abs. 6 KraftfVerkVO., die diese Vorschrift gerade zur Klärung dieser Rechtslage i. J. 1926 erhalten hat. Auch das ganze in § 6 Abs. 6 vorgesehene Verfahren zeigt deutlich, daß es sich hier nur um die Erneuerung einer Bescheinigung von deklaratorischer Bedeutung, nicht aber um die neue Zulassung eines Kraftfahrzeugs handelt.

Prof. Dr. H. P e t e r s, Berlin.

lage hat die VO. v. 28. Juli 1926 mit der Neufassung des § 6 Abs. 6 geändert. Hiernach hat beim Eigentumsübergang der neue Eigentümer nicht mehr die erneute Zulassung des Fahrzeuges, sondern nur die Erteilung einer neuen Zulassungsbescheinigung zu beantragen. Das kann nur so verstanden werden, daß die Zulassung des Fahrzeugs selbst durch den Eigentumswechsel nicht berührt wird und daß lediglich die bisherige Bescheinigung der Zulassung ihre Wirksamkeit verliert und durch eine andere, für den neuen Eigentümer ausgestellte ersetzt werden muß. Diese dem klaren Wortlaut entsprechende Auffassung findet eine weitere Stütze in dem vorhergehenden Satze dieses Abschnittes, wonach der Eingang der Anzeige des bisherigen Eigentümers über den Eigentumswechsel und der Bestätigung des Empfanges der Zulassungsbescheinigung durch den neuen Eigentümer bei der höheren Verwaltungsbehörde lediglich die Wirkung hat, daß das Fahrzeug in der Person des bisherigen Eigentümers als abgemeldet gilt und daß auch hier wie im ganzen Abs. 6 von einem Erlöschen der Zulassung des Fahrzeuges für den Verkehr und dem Erfordernis einer erneuten Zulassung nicht die Rede ist. (Ebenso: Müller, AutomobilG. 2. Aufl. 1927, § 23 A III S. 420.)

(OLG. Dresden, Urt. v. 31. Juli 1928, 2 OSta 68/28.)

Mitgeteilt von OStA. Dr. Alfred Weber, Dresden.

*

11. § 18 Abs. 3 KraftfahrzVerkVO. **Eine allgemeine Rechtspflicht des Eigentümers (Halters) des Kraftwagens, den Führer während der Fahrt zu überwachen und Gesetzwidrigkeiten vorzubeugen, besteht nicht. Dagegen muß der Eigentümer (Halter) gegen Gesetzwidrigkeiten, die er beim Führer wahrnimmt, einschreiten.** †)

Es hat sich nicht feststellen lassen, ob an dem in Frage kommenden Tage der Angekl. oder der Zeuge T., der damals den dritten Tag als Kraftwagenführer im Dienste des Vaters des Angekl. stand, den Kraftwagen beim Durchfahren der abgestoppten Strecke gesteuert hat. Das AG. hat aber trotzdem den Angekl. wegen Übertretung nach § 18 Abs. 3 KraftfahrzVO. i. Verb. m. § 47 StGB. verurteilt, indem es von der Annahme ausgegangen ist, daß für den Fall, daß nicht der Angekl., sondern der Zeuge T. den Kraftwagen gesteuert und der Angekl. nur vorn neben dem Führersitz gesessen habe, für den Angekl., als den Dienstgeber T.s die Rechtspflicht bestanden habe, die von ihm wahrgenommene Gesetzwidrigkeit, die der Führer begangen, abzustellen bzw. eine solche überhaupt zu verhindern, daß er, indem er die vom Führer begangene Gesetzwidrigkeit geduldet, sie als eigene gewollt und dadurch, daß er unter Verletzung der für ihn bestehenden Rechtspflicht nicht dagegen eingeschritten sei, eine Bedingung zur Begehung der Gesetzwidrigkeit gesetzt, sonach als Mittäter i. S. des § 47 StGB. gehandelt habe. Zum mindesten aber sei anzunehmen, daß der Angekl. die Gesetzwidrigkeit, falls er sie nicht wahrgenommen habe, doch habe bei einiger Sorgfalt wahrnehmen müssen, weshalb auch in diesem Falle seine strafrechtliche Haftung auf Grund von Fahrlässigkeit zu bejahen sei.

Diese Ausführungen geben zu rechtlichen Bedenken Anlaß. Eine Rechtspflicht des Dienstgebers eines Kraftwagenführers, diesen bei Fahrten, die er persönlich mit ihm unternimmt, zu überwachen und von der Begehung von Gesetzwidrigkeiten abzuhalten, kann in dieser Allgemeinheit nicht anerkannt werden. Eine solche Rechtspflicht ist dem Eigentümer (Halter) des Kraftwagens vom Gesetz nicht ausdrücklich auferlegt und läßt sich auch nicht aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen ableiten. Wenn auch der Eigentümer (Halter) eines Kraftwagens durch dessen Inbetriebnahme gewisse Gefahren für die Öffentlichkeit setzt und daher für die Beobachtung der zur Herabminderung dieser Gefahren erlassenen sicherheitspolizeilichen Vorschriften zu sorgen hat, so kann doch aus dieser allgemeinen Verpflichtung eine besondere Rechtspflicht des Eigentümers (Halters) des Kraftwagens, den Führer während der Fahrt zu überwachen und so Gesetzwidrigkeiten desselben vorzubeugen, nicht gefolgert werden (vgl. auch RG.: JW. 1928, 1724 und Müller, AutomobilG., 2. Aufl., S. 391).

Wohl aber läßt sich aus jener allgemeinen Verpflichtung des Eigentümers (Halters) eines Kraftwagens eine besondere Rechtspflicht desselben ableiten, dann, wenn er wahrnimmt, daß der Führer eine Gesetzwidrigkeit begeht, insbes. die zulässige Geschwindigkeit überschreitet, dagegen einzuschreiten und sie abzustellen. Unterläßt er dies, obwohl er die Möglichkeit hat, dem Führer entsprechende Weisung zu geben, der dieser auf Grund seines Abhängigkeitsverhältnisses Folge zu leisten hat, so kann er als Mittäter strafrechtlich verantwortlich gemacht werden. Insoweit sind allerdings die Ausführungen des AR. zutreffend.

Im vorl. Falle hängt also, wenn man, wie das AG., den Angekl., weil er als Sohn des Eigentümers des Kraftwagens diesen dauernd und regelmäßig benutzt, als Dienstgeber des Führers T. ansehen will, die strafrechtliche Verantwortlichkeit des Angekl. von der Feststellung ab, daß dieser das Überschreiten der zulässigen Geschwindigkeit durch den Führer T. auch wirklich wahrgenommen hat. In dieser Beziehung fehlt es in dem angefochtenen Urteile an einer ausreichenden Feststellung. Wenn das AG. ausführt, der Angekl. habe bei einiger Sorgfalt die Gesetzwidrigkeit des Führers T. erkennen können und müssen, und wenn es das Verteidigungsvorbringen des Angekl., er habe, möglicherweise infolge großer Ermüdung, auf die Fahrweise des Führers nicht geachtet, in Anbetracht der ihm als Dienstgeber obliegenden Sorgfaltspflicht nicht als ausreichende Entschuldigung erachtet und deshalb mindestens eine fahrlässige Verletzung der Sorgfaltspflicht annimmt, so ist es hierbei offensichtlich von der rechtsirrtümlichen Annahme beeinflußt, daß der Angekl. als Dienstgeber des Führers T. verpflichtet sei, diesen während der Fahrt zu überwachen. Da eine so weitgehende Verpflichtung nicht besteht, kann ein fahrlässiges Verschulden des Angekl. überhaupt nicht in Frage kommen. Wenn sein Verteidigungsvorbringen nicht zu widerlegen sein sollte, so würde auch die Möglichkeit seiner Verurteilung als Mittäter entfallen, da diese voraussetzt, daß der Angekl. die Gesetzwidrigkeit wirklich wahrgenommen hat. Im Zusammenhang damit sei noch darauf hingewiesen, daß das angefochtene Urteil sich insofern in einem unlöslichen Widerspruch bewegt, als es nach seinen Ausführungen mindestens ein fahrlässiges Verschulden des Angekl. annimmt, nach der Schlußfeststellung aber ihn wegen einer in — ein vorsätzliches Handeln voraussetzender — Mittäterschaft begangenen Übertretung bestraft.

(OLG. Dresden, Urt. v. 26. Sept. 1928, 1 OSta 104/28.)

Mitgeteilt von OStA. Dr. Alfred Weber, Dresden.

Zu 11. § 18 KraftfahrzVerkVO., der von der Geschwindigkeit handelt, steht in dem Abschnitt „Besondere Pflichten des Führers". Schon hieraus ergibt sich, daß die strafrechtliche Verantwortung für Zuwiderhandlungen gegen diese Vorschrift grundsätzlich nur den Führer und nicht den Eigentümer oder den Halter treffen kann. Der Eigentümer, auch wenn er mitfährt, darf sich auf den Führer verlassen, da es dessen Sache ist, die gesetzlichen Bestimmungen über die Führerpflichten zu beachten. Der mitfahrende Eigentümer kann höchstens bestraft werden, wenn er den Führer zu unzulässigem Fahren anstiftet. Der Mittäterschaft macht sich der Eigentümer nur dann schuldig, wenn er

1. sieht, daß der Führer die zulässige Geschwindigkeit überschreitet (das bloße Sehenmüssen genügt nicht) und
2. die Möglichkeit hat, entsprechend einzuschreiten.

Dies ist die herrschende Ansicht, der sich obige Entsch. anschließt (BayObLG.: JW. 1926, 2201; OLG. Düsseldorf: Recht des Kraftfahrers 1927, 24; Müller S. 404 ff.; etwas unklar ist OLG. Karlsruhe: Recht des Kraftfahrers 1927, 8).

RA. Dr. Martin Isaac, Berlin.

*

12. § 23 Abs. 4 KraftfahrzVerkVO. v. 16. März 1928. **Die Fahrbahn ist als verengt anzusehen, wenn der zur Verfügung stehende Raum so schmal ist, daß das überholende Kraftfahrzeug in gefahrdrohende Nähe anderer Wegebenutzer oder sonstiger Hindernisse kommen würde.** †)

Im angefochtenen Urt. sind genauere Feststellungen über die in Betracht kommenden örtlichen Verhältnisse unterlassen worden auf Grund einer bestimmten Auslegung des § 21 b Abs. 4 VO. über Kraftfahrzeugverkehr v. 5. Dez. 1925 i. d. Fass. v. 28. Juli 1926 (RGBl. I, 425), nach welcher Vorschrift an unübersichtlichen Wegestellen und an Stellen, an denen die Fahrbahn durch andere Wegebenutzer oder in sonstiger Weise verengt ist, das Überholen verboten ist. Der AR. legt die Vorschrift wie folgt aus: Es komme nicht darauf an, ob dem Kraftwagen noch so viel Platz bleibe, daß er das vor ihm vorschriftsmäßig rechts fahrende Fahrzeug bequem zu überholen imstande sei. Vielmehr genüge, daß die Fahrbahn in ihrer vollen Breite nicht zur Verfügung stehe. Der Sinn der Vorschrift sei, daß mit einem unvorschriftsmäßigen Verhalten des zu überholenden Fahrzeugs gerechnet werden müsse.

Dieser Rechtsauffassung kann nicht beigetreten werden. Der Senat hat bereits in seinem Urt. v. 13. Sept. 1927 (JW. 1928, 426) zu § 21 b Abs. 4 VO. (= § 23 Abs. 4 der n. F. v. 16. März 1928) Stellung genommen, und zwar in dem Sinne, daß die Fahrbahn als verengt anzusehen ist, wenn der zur Verfügung stehende Raum so schmal ist, daß das überholende Kraftfahrzeug in gefahrdrohende Nähe der anderen Wegebenutzer oder der sonstigen Hindernisse kommen würde. Wenn auch nach Lage des damals zu beurteilenden Vorgangs in dem Urt. nur so viel ausgesprochen zu werden brauchte, daß mindestens in einem solchen Falle eine Verengung der Fahrbahn anzunehmen ist, so ergibt sich doch aus dem Zusammenhange des oberlandesgerichtlichen Urt. und wird hiermit festgestellt, daß nach Ansicht des Senats jene Voraussetzung immer vorliegen muß (vgl. Müller, AutomobilG. usw. 3. Aufl. Anm. 14 zu § 23 der VO. v. 16. März 1928 und die dort angezogenen Ausführungen

Zu 12. Das Urteil entspricht dem Sinne des Gesetzes und dem Verkehrsbedürfnis. Wollte man der Ansicht des Erstrichters beipflichten, so wäre ein Kraftfahrzeugverkehr unter den Verhältnissen der Großstadt kaum denkbar.

RA. Dr. Siegfried Wille, München.

von Peters zum Urt. des Senats v. 13. Sept. 1927, JW. 1928, 426, wozu übrigens zu bemerken ist, daß nicht nur eine Gefahr für andere Wegebenutzer, sondern auch eine solche für den überholenden Kraftwagen selbst und die darauf befindlichen Personen und Gegenstände zu berücksichtigen ist). Der Rev. ist darin beizupflichten, daß es eine ungerechtfertigte Behinderung des Verkehrs bedeuten würde, das Überholen dann zu verbieten, wenn eine genügend und möglicherweise sehr breite Straße durch ein verhältnismäßig kleines und möglicherweise ganz geringfügiges Hindernis (z. B. einen kleinen Handwagen oder einen Müllkasten) um irgendein Stück enger geworden ist. Auch der sprachliche Ausdruck des Gesetzes nötigt nicht zu dieser Auslegung. Sprachlich ist Verengen das Engmachen, nicht das Engermachen. Eng ist ein relativer Begriff. Die Beziehung, nach der er im Sinne der hier fraglichen Vorschrift näher bestimmt werden muß, ist der Umstand, ob zu dem in Frage kommenden Überholen noch genügend freier Raum zu Gebote steht oder nicht. Einen Zusammenhang der Vorschrift mit einem zu befürchtenden unvorschriftsmäßigen Verhalten des zu überholenden Fahrzeugs vermag das RevG. nicht zu erkennen.

(OLG. Dresden, Urt. v. 14. Aug. 1928, 2 OSt a 77/28.)

Mitgeteilt von OStA. Dr. Alfred Weber, Dresden.

*

Jena.

13. §§ 3, 24 Abs. 1 Nr. 1 KraftfahrzG. **Bei Krafträdern genügt es, wenn der Fahrlehrer den Fahrschüler auf einem anderen Fahrzeug begleitet. Er muß aber imstande sein, jederzeit mittelbar in ausreichender Weise auf die Führung des Kraftrades einzuwirken.** †) [1])

§ 3 RGes. über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen verlangt, um die Öffentlichkeit vor den Gefahren der Übungs- und Prüfungsfahrten zu schützen, daß der noch nicht mit dem Führerschein versehene Fahrschüler von einer besonders fahrkundigen Person begleitet und beaufsichtigt werde. In welcher Weise das zu geschehen hat, sagt das Gesetz nicht. Nach der Rspr. und dem Schrifttum muß der Begleiter imstande sein, jederzeit einzugreifen und die Führung zu übernehmen.

Daraus folgt aber nicht, daß der Begleiter unbedingt in jedem Falle auf demselben Fahrzeuge sitzen und in der Lage sein muß, mit eigener Hand einzugreifen. Der Senat teilt nicht die Ansicht Stengleins (5. Aufl., S. 545), Müllers (AutomobilG., 2. Aufl., S. 157) und anderer Schriftsteller, die diese Forderung aufstellen und infolgedessen § 3 überhaupt für undurchführbar halten bei Kraftfahrzeugen, die nur einen Sitz haben und bei denen der Begleiter daher nicht jederzeit mit eigener Hand eingreifen kann. Die Folge davon wäre, daß § 3 auf Krafträder nicht anwendbar wäre, daß also Übungsfahrten auf Krafträdern auf öffentlichen Wegen oder Plätzen ausgeschlossen wären.

Das ist aber nicht der Sinn des Gesetzes. Der Fahrschüler muß vielmehr auch Übungsfahrten unter den gleichen Straßen- und Verkehrsverhältnissen unternehmen können, unter denen die Fahrprüfung stattfindet, in der er ja gerade dartun soll, daß er auf öffentlichen Straßen zu fahren imstande ist. Infolgedessen kann es in solchen Fällen ausnahmsweise genügen, wenn der Begleiter in einem anderen Fahrzeuge sitzt und von da aus den Schüler begleitet und beaufsichtigt. Er kann dann allerdings nur mittelbar durch Weisungen (Zurufe, Zeichen) eingreifen. Deshalb muß zum Besten der Verkehrssicherheit die Frage, ob der Begleiter hierzu nach den Umständen, namentlich nach der Persönlichkeit und den Fortschritten des Fahrschülers, jederzeit in zuverlässiger Weise imstande war, im Einzelfalle besonders streng geprüft werden.

(OLG. Jena, FerStS., Urt. v. 25. Aug. 1928, S 183/28.)

Mitgeteilt von OLGR. Dr. Lorey, Jena.

Zu 13. Der Entsch. ist beizupflichten. Die hier vertretene Auslegung des § 3 KraftfahrzG. für den Sonderfall eines nur einsitzigen Kraftfahrzeugs, d. h. vor allem eines Motorrads, verdient unbedingt den Vorzug vor den Gegenmeinungen, insbes. der von Müller, AutomobilG. Diese beruht auf dem Irrtum, daß Beaufsichtigung und Begleitung i. S. des § 3 die Möglichkeit eines tatsächlichen Zugriffs bedinge. Es mag sein, daß der Gesetzgeber solche Sonderfälle nicht erwogen hat. Dann muß eben durch richtige Auslegung für Angleichung an die Praxis gesorgt werden. Der Fahrlehrer kann die erforderliche scharfe Aufsicht sehr wohl auch dann ausüben, wenn er auf einem zweiten Fahrzeug den Schüler begleitet. Die von Müller selbst ausgesprochene Konsequenz seines Standpunkts, ein Motorradfahrer dürfe dann eben auf öffentlichen Straßen nicht lernen, ist unhaltbar und unerträglich. So geht ja auch in der Praxis, wie gar nicht anders möglich, die Prüfung von Motorradfahrern bekanntlich dergestalt vor sich, daß der Prüfende seinem vorausfahrenden Kraftwagen den oder die Prüflinge folgen läßt; diese aber sind noch Schüler ohne Führerschein.

Zutreffend bleibt dabei selbstverständlich der Hinweis der Entsch. auf die besonders verschärfte Sorgfalt, die der Fahrlehrer aufwenden muß, um sowohl Schüler wie Verkehr zu schützen.

Das Ganze ist de lege ferenda ein Musterbeispiel dafür, daß das Kraftfahrwesen durch wenige auf die verkehrserforderliche Sorgfalt abgestellte Allgemeinvorschriften geregelt werden sollte. Kasuistisch kann man den zahlreichen Möglichkeiten auf diesem Gebiete nicht beikommen.

RA. Dr. Konrad Landsberg, Naumburg a. S.

[1]) Siehe auch OLG. Köln unten S. 3198 Nr. 19.

*

Karlsruhe.

14. **§ 22 KraftfVerkVO. bezieht sich nur auf Ausweichen auf der Straße, nicht auf Wegfahren von der Straße.**

Zu dem nicht rechtzeitigen und nicht genügenden Ausweichen führt das angefochtene Urteil aus, die Straße sei ziemlich schmal, nicht an allen Stellen könnten zwei Fuhrwerke sich reibungslos ausweichen. Dem Angekl. sei zum Vorwurf zu machen, daß er nicht schon einige Meter vor der Unfallstelle in der Art nach rechts ausgewichen sei, daß er in den flachen Straßengraben auf der Nordseite der Straße gefahren sei. Der Graben sei so flach, daß er bequem zum Ausweichen befahren werden könne, wenn die Geschwindigkeit eines Fahrzeuges nicht übermäßig groß sei. Insoweit ist aber die Verurteilung nicht haltbar. Allerdings schreibt § 21 a KraftfVerkVO. vor, der Führer habe dem entgegenkommenden Wegebenutzer rechtzeitig und genügend nach rechts auszuweichen. Ist das Ausweichen unmöglich, dann habe er zu halten bis der Weg frei ist oder umzukehren oder rückwärts zu fahren. § 21 a KraftfVerkVO. bezieht sich aber nur auf das Ausweichen auf der Straße, nicht auf das Wegfahren von der Straße. Dazu ist nach § 21 a KraftfVerkVO. der Führer im Falle der Unmöglichkeit des Ausweichens nicht verpflichtet, dann muß er halten oder umkehren oder rückwärts fahren. Der Umstand, daß es unter Umständen in der Tat zweckmäßig sein kann, in den Straßengraben zu fahren, ändert an der Auslegung des § 21 a KraftfVerkVO. nichts.

(OLG. Karlsruhe, StrSen., Urt. v. 24. Mai 1928, SR 62/28.)

Mitgeteilt von RA. Dr. Schüßler, Weinheim.

*

Kiel.

15. § 230 StGB.; § 21 b KraftfahrzVO. v. 28. Juli 1926. **Keine Verpflichtung des überholten Radfahrers zur Tempoermäßigung.** †)

Angekl. steuert auf Chaussee seinen Kraftwagen mit 50 km Stundengeschwindigkeit. In einer Entfernung von 300 m vor ihm befindet sich eine den Überblick erschwerende Wegebiegung. Vor ihm fahren unter Einhaltung der rechten Straßenseite in gleicher Fahrtrichtung, und zwar hintereinander, zwei Motorradfahrer mit einer Stundengeschwindigkeit von je 45 km. Angekl. will links überholen und gibt Signal, das aufgenommen wird. Als er nach Überholung des ersten Rades neben dem zweiten angelangt ist, kommt aus der jetzt noch 100 m entfernten Wegebiegung ein Auto dem Angekl. entgegen. Um zu verhindern, daß jenes Auto, sein eigener Kraftwagen und das neben ihm befindliche Motorrad in Parallelstellung zueinander kommen, was bei der Straßenbreite Kollisionsgefahr bedingt, macht der Angekl., unter Beibehaltung seines eigenen Tempos, in der Erwartung, daß der Motorfahrer seine Geschwindigkeit mäßigen werde, eine Rechtsschwenkung. Der Radfahrer ändert jedoch sein Tempo ebenfalls nicht. Infolgedessen kollidiert der Angekl. bei der Schwenkung mit dem Radfahrer und verletzt ihn.

OLG. verwirft die Revision gegen das wegen fahrlässiger Körperverletzung verurteilende Erkenntnis, in dem es u. a. die Rüge einer Überspannung des Fahrlässigkeitsbegriffs mit folgender Begründung zurückweist.

Die Rüge ist unbegründet. Entweder bot die Örtlichkeit genügend Übersicht, so daß der Angekl. erkennen konnte, ob er, auch wenn

Zu 15. Der Entsch. ist zuzustimmen. Nach § 23 Abs. 3 KraftfahrzVerkVO. darf der Führer sich nach dem Überholen erst wieder nach rechts wenden, wenn der überholte Wegebenutzer dadurch nicht gefährdet wird. Das Vorbeifahren an eingeholten Fahrzeugen hat auf der linken Straßenseite zu erfolgen. Der Kraftwagenführer muß so lange links bleiben, bis er das zu überholende Fahrzeug nicht gefährdet.

Beim Überholen mußte der Führer des Kraftfahrzeugs damit rechnen, daß der Motorradfahrer seine bisherige Geschwindigkeit beibehielt, und durfte erst wieder nach der rechten Seite einbiegen, wenn er durch seine größere Fahrgeschwindigkeit einen so erheblichen Abstand gewonnen hatte, daß eine Gefährdung des überholten Fahrzeugs vollständig ausgeschlossen erschien. Dieser Abstand ist noch nicht gewonnen, das überholende Fahrzeug ist am zu überholenden noch nicht völlig vorbeigefahren, solange es sich auch nur teilweise neben diesem befindet (BayObLG. 25, 52). Ist dieser Abstand noch nicht erreicht, so muß das überholende Fahrzeug sich links von dem überholten halten. Lenkt der Wagenführer zu früh in die rechte Straßenseite ein, so verstößt er gegen die Grundsätze des Linksüberholens.

Zu der Frage, ob eine Verpflichtung des überholten Fahrzeugs zur Geschwindigkeitsermäßigung besteht, hat das BayObLG. 27, 26 Stellung genommen. Hier ist ausgeführt, daß sich eine Verpflichtung des Führers des überholten Kraftfahrzeugs zur Verringerung der während des Überholens eingehaltenen Fahrgeschwindigkeit im allgemeinen nicht aufstellen läßt. Eine solche Verpflichtung kann jedoch unter besonderen Umständen bestehen, z. B.

ein Fahrzeug entgegenkam, die Radfahrer überholen konnte; oder sie bot sie nicht, dann mußte er mit dem Überholen warten. Handelte er anders, so handelte er unvorsichtig, fahrlässig. Der Führer eines Kraftfahrzeuges hat sich einen Überblick über **alle** Gefahrenquellen zu verschaffen und muß, wenn er infolge ihrer Häufigkeit sich hierzu außerstande sieht, die Geschwindigkeit noch mehr verringern oder halten (RG.: JW. 1928, 1723; RGSt. 59, 320). Der Angekl. konnte nicht damit rechnen, daß der Überholte in ein langsameres Tempo verfiel. Nach § 21 b KraftfahrzVO. v. 28. Juli 1926 ist dem Überholten lediglich zur Pflicht gemacht, das Überholen durch sofortiges Rechtshalten zu ermöglichen. Wenn der Angekl. meint, diese Pflicht des Überholten bedeute, daß der Überholte Raum zu geben, d. h. auch sein Tempo zu verringern habe, so steht diese Ansicht mit dem Wortlaut und Sinn der VO. im Widerspruch. Eine Verpflichtung des Überholten, seine Geschwindigkeit zu mäßigen, besteht nicht.

(OLG. Kiel, Urt. v. 25. Juli 1928, S 135/28)

Mitgeteilt von LGR. Schumacher, Altona.

*

16. KraftfLinG. v. 26. Aug. 1925. § 8 setzt keinen „Unternehmer" voraus.

Das „Unternehmen" einer Kraftfahrlinie nach § 8 des Ges. erfordert, daß der Täter im eigenen Namen, für eigene Rechnung und Verantwortung tätig wird. Insofern besteht zwischen dem Begriff des „Unternehmens" im § 8 und dem des „Unternehmers" im § 7 des Ges. kein Unterschied. Täter i. S. des § 8 ist (vgl. Stenglein, 5. Aufl., Anm. 1 zu § 8) nur derjenige, der mit Täterwillen, d. h. das nicht genehmigte Betreiben als **eigene Tat** wollend, den Betrieb fördert. Nach § 8 wird nicht der „Unternehmer" mit Strafe bedroht, wie im § 7, sondern derjenige, der es unternimmt usw. Der § 8 setzt also nicht wie im § 7 einen „Unternehmer" voraus.

(OLG. Kiel, FerSen., Urt. v. 10. Aug. 1927, S 116/27.)

Mitgeteilt von LGR. Schumacher, Altona.

*

17. §§ 1, 8 KraftfLinG. v. 26. Aug. 1925. Konzessionspflichtigkeit von Hotelkraftwagen. Begriff der Kraftfahrlinie. Regelmäßigkeiten der Fahrten, Preistarif, Haltepunkte. Unerheblichkeit von Beförderungspflicht und von öffentlicher Fahrplanbekanntmachung. Zugänglichkeit für jedermann. Der Unternehmerbegriff. Bedeutung der Betriebsregelung. Was heißt für eigene Rechnung? Initiative bedeutet Schaffung regelmäßig wiederkehrender Beförderungsgelegenheit, sei es auch auf Veranlassung Dritter. †)

(OLG. Kiel, StS., Urt. v. 16. Mai 1928, S 62/28.)

Abgedr. JW. 1928, 2333[8].

*

18. § 230 Abs. 2 StGB.; § 21 Abs. 2 KraftfahrzVerkVO. Linkskurven in kurzem Bogen nur bei allergrößter Vorsicht und in Erwartung unvorhergesehener Hindernisse statthaft. †)

Ein Kraftfahrer fuhr mit seinem Kraftwagen in einer Stundengeschwindigkeit von 30 km die K-Straße in E. Auf derselben Straße kam ihm in mäßigem Tempo ein Kraftradfahrer entgegen, der durch Zeichen andeutete, daß er in die nächste Querstraße links von sich einbiegen wolle. Der Wagenführer gab ebenfalls durch Zeichen zu erkennen, daß er in jene Querstraße, und zwar links von sich, also entgegengesetzt der vom Radfahrer angedeuteten Richtung, einbiegen wolle. Am Straßenkreuzungspunkt schob sich plötzlich ein Straßenbahnwagen vor, so daß der Radfahrer nicht links einschwenken und der Wagenführer für seine Linksschwenkung nicht den in § 21 Abs. 2 a. a. O. vorgeschriebenen weiten Bogen machen konnte. Infolgedessen fuhr letzterer mit kurzem Bogen nach links in die Querstraße, deren linke Seite keine Hindernisse zeigte, während der Radfahrer seine ursprüngliche gerade Fahrtrichtung beibehielt. Die Fahrzeuge stießen dabei zusammen, der Radfahrer wurde verletzt. Beide Vorinstanzen haben den Wagenführer aus § 230 Abs. 2 StGB. verurteilt. Die Rev., welche Verkennung des Fahrlässigkeitsbegriffes rügte, hatte keinen Erfolg aus folgenden Gründen.

Wenn der Wagenführer in dem gegebenen Falle wegen des Straßenbahnhindernisses die Linkskurve ausnahmsweise in kurzem statt in dem vorgeschriebenen großen Bogen nehmen durfte, so hätte er diese an sich vorschriftswidrige Fahrweise doch nur unter Beobachtung der allergrößten Vorsicht anwenden dürfen. Hierzu hätte er in erster Linie die Geschwindigkeit seines Wagens derart herabsetzen müssen, daß er ihn im Falle des Auftauchens unvorhergesehener Hindernisse auf kürzeste Entfernung zum Stehen bringen konnte. Auch mußte er damit rechnen, daß der Radfahrer trotz der kundgegebenen Absicht, vor der Straßenkreuzung nach links einzuschwenken, durch den auf der Kreuzung haltenden Straßenbahnzug gehindert werden könnte, dies Vorhaben auszuführen, und gezwungen sein würde, seine ursprüngliche gerade Fahrtrichtung beizubehalten. Aber auch, abgesehen davon, mußte er überhaupt damit rechnen, daß irgendein unvorhergesehenes Hindernis auf der von ihm eingeschlagenen falschen Straßenseite vor ihm auftauchen könnte. Schon deswegen mußte er seine Geschwindigkeit so mäßigen, daß er den Wagen möglichst schnell zum Stillstand bringen konnte. Das Verhalten des Wagenführers enthält daher eine Fahrlässigkeit, nämlich die Außerachtlassung der Sorgfalt, zu der er nach den Umständen des Falles und nach seinen persönlichen Verhältnissen als Kraftfahrer verpflichtet und imstande war, und bei deren pflichtmäßiger Anwendung er hätte vorhersehen können, daß es zu einem Zusammenstoß und zu einer Körperverletzung von Personen kommen konnte.

(OLG. Kiel, FerStS., Urt. v. 8. Aug. 1928, S 92/28.)

Mitgeteilt von LGR. Schumacher, Altona.

*

---

infolge der örtlichen Verhältnisse, der Beschaffenheit der Straße usw. Zutreffend wird in dieser Entsch. bemerkt, daß der Überholte dem Überholenden gegenüber die Pflicht hat, das Wiedergewinnen der rechten Straßenseite seitens des Überholenden nicht durch Vergrößerung der Fahrgeschwindigkeit oder durch ungenügendes Einhalten der rechten Straßenseite zu erschweren oder zu vereiteln. Daß gegen diese Verpflichtung durch den überholten Motorradfahrer verstoßen wurde, ist aus dem Tatbestand nicht zu ersehen.

M. E. hat sich der Führer des überholenden Kraftfahrzeugs auch aus § 23 Abs. 4 KraftfahrzVerkVO. strafbar gemacht. Danach ist das Überholen an unübersichtlichen Stellen verboten. Eine Wegestrecke, die über 100 m zu überblicken ist, kann zwar, wenn nicht sonstige Verkehrschwierigkeiten in Betracht kommen, nicht als unübersichtlich bezeichnet werden. Zu bedenken ist aber im konkreten Fall, daß das Überholen noch nicht vollendet war, denn bei gleichzeitig in Bewegung befindlichen Kraftfahrzeugen ist zum Überholen notwendig, daß das eine einen angemessenen Vorsprung vor dem anderen erhält, um wieder in die rechte Straßenseite wenden zu können. Hier aber konnte der erforderliche Abstand erst in der Kurve gewonnen werden. Durch das plötzlich entgegenkommende Fahrzeug, das der Kraftfahrzeugführer infolge der Wegebiegung nicht zu sehen vermochte, war es ihm nicht mehr möglich, diesen Abstand zu gewinnen und das Überholen zu vollenden; er war deshalb gezwungen, sofort nach rechts auszubiegen; der Zusammenstoß war unvermeidlich. Von einer Überspannung des Fahrlässigkeitsbegriffes könnte dabei wohl nicht gesprochen werden; denn mit dem Entgegenkommen eines anderen Fahrzeugs oder dem Auftauchen eines sonstigen Hindernisses an einer unübersichtlichen Stelle, namentlich in Straßenkurven, muß jeder Wagenführer rechnen, wenn er der Verpflichtung zu gehöriger Vorsicht in Leitung und Bedienung des Kraftfahrzeugs (§ 17 Abs. 1) genügen will.

RA. Dr. Siegfried Wille, München.

Zu 17. Das Urteil befaßt sich mit dem Begriff der Kraftfahrlinie (vgl. auch JW. 1928, 1758). Mit Recht führt die Entsch. aus, daß die Bekanntmachung eines Fahrplans und eine Beförderungspflicht keine wesentlichen Merkmale der Linie darstellen. Zweifelhaft war ferner in obigem Fall, wer als Unternehmer der Linie anzusehen war. Da die Wagen der Frau G. gehörten, sie diejenige war, die die Fahrgäste aufnahm und die Fahrgelder vereinnahmte, so dürfte sie nach dem Zwecke des Gesetzes als Unternehmerin anzusehen sein. Die Auffassung, daß auch die Gastwirte, die die Frau G. zu dem Unternehmen veranlaßt haben, als Unternehmer angesehen werden könnten, erscheint mir bedenklich.

RA. Dr. Martin Isaac, Berlin.

Zu 18. Der Anschauung des OLG., der Wagenführer habe wegen des Straßenbahnhindernisses beim Einbiegen in die Querstraße entgegen der Vorschrift des § 21 Abs. 2 KraftfVerkVO. nach links in kurzer Wendung fahren dürfen, kann nach dem mitgeteilten Sachverhalte nicht beigepflichtet werden. Es sind allerdings Fälle denkbar, in denen der Kraftfahrer berechtigt, ja sogar verpflichtet ist, von der Beobachtung einer polizeilichen Fahrvorschrift abzusehen, nämlich wenn dem Führer die Befolgung eines Gebotsgesetzes, z. B. Rechts-Ausweichen, Links-Überholen, durch fremdes Handeln unmöglich gemacht wird oder wenn besondere Umstände vorliegen, die gerade von der Beobachtung einer polizeilichen Fahrvorschrift eine Gefährdung des Verkehrs erwarten lassen. Aber dabei handelt es sich immer um einen durch die Erfordernisse des Verkehrs bedingten Notbehelf. Ein solcher war allem Anscheine nach hier nicht geboten. Ob der Straßenbahnwagen dem Angekl. entgegenkam oder vorfuhr, ist aus dem mitgeteilten Sachverhalt nicht zu ersehen. Das ist aber auch gleichgültig; denn ein Grund, warum der Angekl. nicht auf seiner rechten Straßenseite bis zum Vorüberfahren der Straßenbahn hätte warten sollen und können, ist nicht erkennbar.

Daß ein Kraftfahrer, wenn er von einer gesetzlichen Fahrregel abweicht, mit ganz besonderer Vorsicht fahren muß, haben die Gerichte schon wiederholt ausgesprochen. Im vorliegenden Falle ergab sich die Pflicht zum Langsamfahren schon aus § 18 Abs. 2 KraftfVerkVO.; der Straßenbahnwagen behinderte sicher den Überblick über die Fahrbahn nach der linken Seite der Straße.

ObLGR. Dr. Bezold, München.

Köln.

19. § 3 KraftfahrzG. **Der Fahrlehrer kann die Begleitung und Beaufsichtigung des auf einem Kraftrade sich übenden Schülers von einem Kraftrade aus vornehmen.** [1])

Der Revision ist zuzugeben, daß von einer Beaufsichtigung i. S. des Gesetzes nur die Rede sein kann, wenn der Begleiter über die Beaufsichtigung im engeren Sinne hinaus die Möglichkeit hat, jederzeit in die Führung des Fahrzeugs durch den Schüler einzugreifen. Es entspricht auch dem Sinne des Gesetzes, daß der Begleiter sich dasjenige Maß von Eingriffsmöglichkeit verschafft, das nach Lage der Sache in Betracht kommt. Daher muß verlangt werden, daß auf einem Fahrzeug, das am Lenkrade zwei Sitze hat, der Lehrer neben dem Schüler sitzt, weil nur so die Beaufsichtigung in möglichst großem Umfang, nämlich mit der Möglichkeit unmittelbaren Eingreifens in den Gang der Maschine, gesichert ist. Es liegt aber kein Grund vor, eine über das mögliche Maß hinausgehende Beaufsichtigung zu verlangen, und in dem Falle, daß eine solche am Platze des Schülers nicht möglich und die unmittelbare Einwirkung auf die Maschine erschwert oder unmöglich ist, eine Begleitung und Beaufsichtigung durch den Fahrlehrer überhaupt für unmöglich zu erklären. Es bedarf sonach keiner weiteren Darlegung, daß der auf einem Kraftrade sich übende Schüler von einem Lehrer im Sinne des Gesetzes begleitet und beaufsichtigt werden kann, der auf einem andern Kraftrad fährt. Auch dann ist außer der Aufsicht die Möglichkeit der Einwirkung auf den Schüler und damit auf die Maschine gegeben.

(OLG. Köln, StS., Urt. v. 9. Nov. 1928, S 389/28.)

Mitgeteilt von OLGR. Dr. **Bongartz**, Köln.

Berlin.

II. Verfahren.

20. Nach ständiger Rechtsprechung des KG. liegt eine wirksame Rechtsmittelerklärung, sofern diese von einem Verteidiger abgegeben wird, nur dann vor, wenn letzterer sich innerhalb der Rechtsmittelfrist als zur Einlegung des Rechtsmittels ermächtigt dem Gericht gegenüber ausweist. †)

(KG., 3. FerStrSen., Beschluß v. 27. Aug. 1928, 3 S 534/28.)

Berlin.

Landgerichte.

1. §§ 70, 192 VVG. **Eine öffentlich-rechtliche Feuerversicherungsanstalt kann das dem Erwerber der versicherten Sache nach § 70 Abs. 2 VVG. zustehende Kündigungsrecht nicht ausschließen.** †)

Der § 69 VVG. bildet die gesetzliche Übertragung eines Schuldverhältnisses von dem Veräußerer auf den Erwerber gem. § 305 BGB. Eine von den gesetzlichen Modalitäten dieser Schuldübertragung abweichende Vereinbarung würde daher gegen § 305 BGB. verstoßen.

Der darin niedergelegte bürgerlich-rechtliche Grundgedanke, daß Verträge Wirkung nur zwischen den Vertragschließenden haben, insbes. auch dann, wenn ein Dritter von ihnen zu seinem Nachteil berührt wird, führt zu dem Ergebnis, daß die in § 192 VVG. aufgehobenen Beschränkungen der Vertragsfreiheit sinngemäß und begrifflich nur die zugunsten der (ursprünglich) vertragschließenden Parteien im Gesetz sonst vorgesehenen Beschränkungen bedeuten, nicht aber eine den erst später hinzukommenden Erwerber verpflichtende und in einschneidendster Weise treffende Regelung gebilligt werden sollte: da die §§ 69 ff. VVG. bei Fortbestehen des Versicherungsverhältnisses den nach § 305 BGB. erforderlichen Vertrag mit dem Erwerber ersetzen, so können auch nur unter dessen Mitwirkung, nicht allein von Versicherer und Veräußerer, abweichende Bestimmungen getroffen werden.

Wenn das LG. Dortmund ausführt, daß der Erwerber gar nicht **Dritter** sei, dessen Rechte und Pflichten durch den ursprünglichen Versicherungsvertrag nicht festgelegt werden könnten, sondern künftiger Versicherungsnehmer und als gesetzlicher Rechtsnachfolger des ursprünglichen Versicherungsnehmers unmittelbar zu seinen Lasten durch den Vertrag gebunden werden könne, so gilt dies doch nur für den Fall, daß der Erwerber mangels Ausübung seines Kündigungsrechtes auch tatsächlich in den Vertrag eintritt. Sein dahingehendes — den gesetzlichen Übergang der Versicherung resolutiv bedingendes — Wahlrecht aber bleibt unberührt. Wenn der Gesetzgeber in der Tat zum Vorteil der öffentlichen Versicherungsanstalten eine allen sonstigen schuldrechtlichen Grundsätzen zuwiderlaufende unkündbare Zwangsbindung des Erwerbers an den von dem Veräußerer geschlossenen Versicherungsvertrag zulassen wollte, so hätte solches nicht in der verklausulierten, Zweifeln Raum gebenden Fass. des § 192 VVG., sondern in eindeutiger Weise ausgesprochen werden müssen.

Der Umstand, daß nebensächliche Bindungen des Erwerbers, wie etwa die schriftl. Kündigungsform (§ 72 Abs. 2 VVG.), ohne sein Zutun vom Gesetz ermöglicht werden, spricht nicht gegen, sondern für die hier vertretene Auffassung. Ist schon eine derartige formale, hauptsächlich auf versicherungstechnische Gründe zurückzuführende Erschwerung der Kündigungsbefugnis im Gesetz besonders betont, so hätte die Zulassung einer völligen Ausschaltung des Kündigungsrechtes vollends einer ausdrücklichen Hervorhebung bedurft. Demgegenüber kann auch der von der Bekl. hervorgekehrte wirtschaftspolitische Gesichtspunkt, daß die öffentlichen Versicherungsanstalten wegen ihrer Bindung an Risiken fast jeder Art auf der anderen Seite durch die Kündigungsaufhebung einen Ausgleich finden sollten, nicht ohne weiteres eine dem bürgerlichen Recht fremde Unterordnung eines Dritten unter ein von ihm gar nicht gewöhntes Versicherungsverhältnis rechtfertigen. Endlich läßt sich aus der Bestimmung des § 25 des Ges. v. 25. Juli 1910 zu der hier streitigen Frage nichts von Belang entnehmen, zumal dort ausdrücklich von dem Versicherungsnehmer — nicht von dem Erwerber — die Rede ist.

Nach alledem gibt die Vorschrift des § 192 Abs. 2 VVG. der bekl. Feuersozietät kein Recht, das Kündigungsrecht des Erwerbers

---

[1]) Siehe auch OLG. Jena oben S. 3196 Nr. 13.

Zu 20. Es ist nötig, diese Praxis des KG., auf die die Anwaltschaft sich nun einmal wird einstellen müssen, von Zeit zu Zeit wieder in Erinnerung zu bringen, da das KG. anscheinend nicht entschlossen ist, einer milderen Auffassung nachzukommen. D. S.

Zu 1. I. Da in dem vorl. Fall das Versicherungsverhältnis des Veräußerers nicht unmittelbar kraft Gesetzes entstanden oder infolge eines gesetzlichen Zwanges genommen ist (§ 190 Abs. 1 VVG.), sondern es sich um eine „sonstige Versicherung" handelt — worüber auch bei den Parteien Einverständnis herrscht —, finden die Vorschriften des VVG. Anwendung mit Ausnahme der Beschränkungen der Vertragsfreiheit und der hier nicht in Betracht kommenden Vorschriften über die Versicherungsagenten (§ 190 Abs. 2 VVG.).

II. Ohne ausdrückliche gesetzliche Bestimmung würde das Versicherungsverhältnis bei Veräußerung der versicherten Sache nicht fortbestehen, denn das Versicherungsverhältnis wird durch jede Änderung hinsichtlich der Beziehung oder hinsichtlich der Person oder hinsichtlich des Gegenstandes hinfällig. Da der Erwerber von dem Gesetz gezwungen wird, zunächst in das Versicherungsverhältnis des Veräußerers einzutreten und infolgedessen eine Reihe von Pflichten (Rechtspflichten und Obliegenheiten)zu übernehmen hat, so liegt eine der wenigen Ausnahmen von dem in § 305 BGB. zum Ausdruck gelangten Prinzip vor. Als Ausgleich für die oftmals Versicherer und Erwerber unbequeme Rechtsnachfolge des letzteren in das Versicherungsverhältnis des Veräußerers erhalten Versicherer und Erwerber die Möglichkeit, das Versicherungsverhältnis zu kündigen (§ 70 VVG.). Die Bestimmungen über das Kündigungsrecht gehören zu der Gruppe von Vorschriften, die als zwingend zum Schutze des Erwerbers erklärt sind (§ 72 S. 1 VVG.), also eine Beschränkung der Vertragsfreiheit darstellen.

III. Beschränkung der Vertragsfreiheit bedeutet, daß der Versicherer mit dem Versicherungsnehmer nicht eine Vereinbarung treffen kann, die sich gegenüber der gesetzlichen Regelung als nachteilig für bestimmte Personen erweist (relativ zwingende Bestimmungen) oder die überhaupt verboten ist (absolut zwingende Bestimmungen). Zu den geschützten Personen gehören in erster Linie der Versicherungsnehmer selbst, ferner aber auch Dritte, so der Hypothekengläubiger, der Erwerber der versicherten Sache. Erweist sich der von dem Veräußerer (Versicherungsnehmer) mit dem Versicherer in den dem Versicherungsverhältnis zugrunde liegenden Versicherungsbedingungen vorgenommene Ausschluß des dem Erwerber verliehenen Kündigungsrechts als eine Beschränkung der Vertragsfreiheit, so kann der Erwerber das Versicherungsverhältnis wirksam nicht kündigen, da sich der Versicherer auf § 190 Abs. 2 VVG. zu berufen in der Lage ist. Auch nach § 25 Abs. 1 des preuß. Ges. betr. die öffentl. Feuerversicherungsanstalten v. 25. Juli 1910, das für den Versicherer in dem vorl. Fall zur Anwendung kommt, ist § 70 VVG. nicht als zwingend erklärt.

Das LG. verneint aber mit Recht, daß das Kündigungsrecht des Erwerbers zu dem Komplex von Vorschriften gehört, die der Vereinbarung von Veräußerer (Versicherungsnehmer) und von Versicherer unterliegen. Das VVG. ordnet zwar in Abweichung von § 305 BGB. den Eintritt des Erwerbers in das Versicherungsverhältnis des Veräußerers an, und es ordnet weiter an, daß Veräußerer (Versicherungsnehmer) und Erwerber keine dem Erwerber nachteilige Vereinbarung über seine Stellung als Versicherungsnehmer treffen können, aber es braucht nicht anzuordnen, daß der Erwerber in jedem Fall zur Kündigung des ihm aufgezwungenen Versicherungsverhältnisses befugt bleibt. Sein Kündigungsrecht ergibt sich nicht aus dem nicht abdingbaren § 70 VVG., sondern aus dem allgemeinen bürgerlichen Recht (vgl. § 305 BGB.). Trotzdem sind §§ 70 Abs. 2, 3, 72 S. 1 VVG. nicht etwa überflüssig, § 70 Abs. 2 und 3 um deswillen nicht, weil das Gesetz das Kündigungsrecht in besonderer Art ausgestaltet, § 72 S. 1 um deswillen nicht, weil der Schutz des Erwerbers gegen ihm nachteilige Vereinbarungen viel weiter reicht als das Kündigungsrecht als solches. Das LG. hebt zutreffend hervor, daß das VVG. den Erwerber nicht endgültig an

auszuschließen (vgl. hierzu Cohn: LZ. 1912, 444; ebenso Könige daselbst 748). Vielmehr ist durch die unstreitig rechtzeitige Kündigung des Kl. der Versicherungsvertrag mit der Bekl. — unbeschadet ihrer etwaigen Ansprüche an die ursprüngliche Versicherungsnehmerin — gelöst und Bekl. mithin auch nicht befugt, die Prämien zwangsweise beitreiben zu lassen.

(LG. I Berlin, 5. ZK., Urt. v. 20. Mai 1928, 20 S 38/28.)

Mitgeteilt von RA. E. Ludwig Wolff, Berlin.

B. Arbeitsgerichte.

Reichsarbeitsgericht.

Berichtet von Rechtsanwalt Abel, Essen, Rechtsanwalt u. Privatdozent Dr. Georg Baum, Berlin und Rechtsanwalt Dr. Oppermann, Bautzen.

1. § 12 WahlO. für die Betriebsvertretungen bei der Reichsbahngesellschaft; § 61 BetrRG. die vorläufige Feststellung des Ergebnisses bei den Reichsbahnbetriebsrätewahlen ist keine „wesentliche Vorschrift über das Wahlverfahren", die zur Anfechtung berechtigt. †)

Am 25. Febr. 1928 hat bei der Betriebswerkstatt der Deutschen Reichsbahngesellschaft in Wittenberge die Betriebsratswahl stattgefunden. Mit einer am 7. März 1928 bei dem ArbG. in A. eingegangenen Eingabe hat der bei der Betriebswerkstatt beschäftigte, wahlberechtigte Eisenbahnbedienstete S. die Wahl angefochten mit dem Antrage auf Ungültigkeitserklärung der Wahl. Zur Begründung der Anfechtung hat er geltend gemacht, daß entgegen der bestehenden Wahlvorschrift das vorläufige Wahlergebnis nicht unmittelbar nach Ablauf der für die Stimmabgabe festgesetzten Zeit festgestellt sei, der Vorsitzende des Wahlvorstandes vielmehr die Wahlurne nach Schluß der Wahlzeit mitgenommen und erst am 27. Febr. 1928 die Feststellung des Wahlergebnisses vorgenommen habe.

Das ArbG. hat den Antrag auf Ungültigkeitserklärung der Wahl zurückgewiesen.

Die vom Antragsteller eingelegte Rechtsbeschwerde ist nicht begründet. Dem § 12 der Wahlordnung für die Betriebsvertretungen bei der Reichsbahngesellschaft v. 15. Dez. 1924 (RMinBl. 1925, 40), welcher lediglich folgende Bestimmung enthält:

„Das Wahlergebnis wird durch den Wahlvorstand spätestens am dritten Tage nach dem Abschluß der Stimmabgabe am Dienstort des Vorsitzenden festgestellt",

ist durch die VO. des RVerkM. v. 21. Dez. 1927 (RMinBl. 1927, 596) folgender Satz 2:

„Außerdem wird an jedem Wahltag unmittelbar nach Ablauf der für die Stimmabgabe festgesetzten Zeit die Zahl der für jede Vorschlagsliste abgegebenen Stimmen vorläufig ermittelt und in eine Niederschrift eingetragen",

und folgender Abs. 2:

„Die Wahlberechtigten sowie Vertreter ihrer wirtschaftlichen Vereinigungen sind berechtigt, den Feststellungen gem. Abs. 1 beizuwohnen"

zugefügt worden. Zum Erlaß der WahlO. war der RVerkM. auf Grund des § 61 BetrRG. i. Verb. m. Art. 1 u. 2 der VO. der Reichsregierung zur Ausf. des BetrRG. v. 14. April 1920 (RArbBl. S. 522) und der AusfVO. zu § 61 BetrRG. v. 30. April 1924 (RArbBl. S. 183) befugt. Die hier in Betracht kommenden Bestimmungen der WahlO. halten sich auch im Rahmen der durch § 61 BetrRG. gegebenen Befugnis und sind daher für das Wahlverfahren bei der Deutschen Reichsbahngesellschaft verbindlich. Gegen den eben wiedergegebenen Satz 2 des § 12 WahlO. ist bei der hier in Frage kommenden Wahl verstoßen, da unstreitig eine vorläufige Feststellung des Wahlergebnisses unmittelbar nach Schluß der Wahl nicht stattgefunden hat. Indessen hat dieser Verstoß eine Ungültigkeit der Wahl nicht zur Folge. Denn nach § 20 der oben bezeichneten WahlO., welcher sich in seinem Wortlaut mit dem § 20 der allg. WahlO. zum BetrRG. v. 5. Febr. 1920 (RGBl. S. 175) deckt, ist eine Wahl nur dann ungültig, wenn gegen wesentliche Vorschriften über das Wahlverfahren verstoßen ist. Zu den Vorschriften dieser Art ist aber die neue Bestimmung des § 12 Abs. 1 Satz 2 der hier in Betracht kommenden WahlO. nicht zu rechnen. Ihr Zweck ist, das Wahlergebnis schneller als bisher vorläufig zur Kenntnis der Öffentlichkeit, namentlich der Wahlberechtigten zu bringen, sie hat aber keine so enge Beziehung zur Wahlhandlung selbst, daß man sie als wesentlich ansehen müßte. Die von dem Antragsteller erklärte Anfechtung erweist sich daher schon aus diesem Grunde als unbegründet, ohne daß es noch einer Nachprüfung bedarf, ob von dem ArbG. in ausreichender Weise festgestellt ist, daß durch den Verstoß das Wahlergebnis nicht habe geändert werden können.

(RArbG., Beschl. v. 3 Oktober 1928, RAG RB 34/28.)

C. Verwaltungsbehörden und Verwaltungsgerichte.

I. Reich.

Reichsfinanzhof.

Berichtet von Senatspräs. Dr. G. Strutz, Reichsfinanzrat Dr. Boethke, Reichsfinanzrat Arlt u. Reichsfinanzrat Dr. Gg. Schmauser, München.

[× Wird in der amtlichen Sammlung der Entscheidungen des Reichsfinanzhofs abgedruckt.]

1. §§ 17 Abs. 2, 49 Abs. 2, 3 EinkStG.; § 38 Abs. 1 Nr. 6 RBewG. Zahlungen für Lebensversicherungsprämien gehören nicht zum Verbrauch. †)

Der BeschwF. ist nach dem Verbrauche besteuert worden. Streitig ist zunächst, ob die von ihm gezahlte Lebensversicherungsprämie von 1337 *RM* in voller Höhe oder nur bis zum Betrage von 480 *RM*

---

das Versicherungsverhältnis bindet, sondern ihn nur „resolutiv bedingt" eintreten läßt. Daraus folgt, daß das Kündigungsrecht als solches überhaupt nicht Gegenstand von Vereinbarungen zwischen Veräußerer (Versicherungsnehmer) und Versicherer sein kann, sondern daß es dem Erwerber kraft allgemeinen Rechtssätzen zusteht. Würde die Bestimmung des § 72 S. 1 VVG. fehlen, dann könnte der Erwerber kündigen, selbst wenn sein Kündigungsrecht in den von Veräußerer und Versicherer vereinbarten Versicherungsbedingungen ausgeschlossen wäre.

Die Ansicht des LG., der ich zustimme, ist nicht unbestritten. Sie wird vertreten von Cohn: LZ. 1912, 443; Petersen: Ztschr. für die gesamte VersWissenschaft 1914, 136; Schneider: Wirtschaft und Recht der Versicherung 1912, 167 f.; sie wird abgelehnt von Hellweg: Mitteilungen für die öffentl. Feuerversicherungsanstalten 1916, 243; Kisch: Handb. des Privatversicherungsrechts III, 345 Anm. 1; Ruttke: Mitt. für die öffentl. Feuerversicherungsanstalten 1906, 205, 209; Hirsch: ebenda 1913, 2; LG. Halle v. 17. Juni 1912: ebenda 1912, 497; LG. Münster v. 6. Juni 1916: ebenda 1916, 272; LG. I Berlin v. 20. März 1915: Ztschr. für Versicherungswesen 1915, 313; LG. Dortmund v. 25. Okt. 1927: Versicherung und Geldwirtschaft 1928, Beil. zu Heft 3.

Prof. Dr. E. Bruck, Hamburg.

Zu 1. Das nach § 85 Abs. 1 Satz 2 ArbGG. in Fällen der vorliegenden Art zuständige RArbG. hat jetzt häufig mit Wahlanfechtungen nach dem BetrRG. zu tun, so daß dadurch allmählich eine gewisse Vereinigung der vielen diesbezüglichen Streitfragen zu erwarten ist. Im vorliegenden Falle handelt es sich um die Bedeutung einer Wahlvorschrift, die der RVerkM. im Rahmen der ihm gem. § 61 BetrRG. zustehenden Befugnis erlassen hat. Nach der genannten Bestimmung wird bei den Unternehmungen und Verwaltungen des Reichs usw. „die Bildung von Einzel- und Gesamtbetriebsräten" im Verordnungswege geregelt. Unter den vielen daraufhin ergangenen VO. steht die BetrRVO. der Reichsbahn nebst WahlO. wohl an erster Stelle. Dem RArbG. dürfte ohne Bedenken darin beizustimmen sein, daß die Bestimmung, auf deren Nichtbeachtung sich die Wahlanfechtung gründet, keine „wesentliche Vorschrift über das Wahlverfahren" darstellt, insofern also nicht zur Wahlungültigkeit führen kann.

Ministerialrat Flatow, Berlin.

Zu 1. RFH. entscheidet, daß die Zahlung von Lebensversicherungsprämien nicht zum Verbrauch zu rechnen ist, und zwar ungeachtet der Höhe der Lebensversicherungsprämien. Der Gedankengang des RFH. ist zu verstehen im Zusammenhang mit seiner früheren Entsch. v. 23. Nov. 1927 (VI A 675 [27]) und mit der Entsch. v. 26. Okt. 1927 (VI 478 [27]). Nach diesem Gedankengange rechnet § 49 Abs. 2 EinkStG. zum Verbrauch auch Ausgaben zwecks Erwerbes von Gegenständen, die beim Steuerpflichtigen nicht der Vermögenssteuer unterliegen. „Wenn so das Gesetz den Begriff ‚Verbrauch' für die Besteuerung auf Ausgaben ausdehnt, denen ein entsprechender Vermögenszugang gegenübersteht, die also keine Vermögenseinzehrung bedeuten, so weist doch die Beschränkung auf Ausgaben zum Erwerbe vermögenssteuerfreier Gegenstände darauf hin, daß entsprechend dem Sprachgebrauche zum ‚Verbrauche' nicht auch Ausgaben zu rechnen seien, die einen Zugang von steuerbaren Vermögensteilen in sich schließen, die sonach eine Vermögensanlage darstellen." Von dieser Einstellung aus ist es nur ein weiterer Schritt, wenn RFH. die Grenze von 5000 *M*, wie sie sich in § 38 Abs. 1 Ziff. 6 BG. findet, ebensowenig berücksichtigt wie die Grenze aus § 17 Abs. 1 Nr. 3 und § 112 EinkStG. Es wäre auch im Ergebnis unpraktisch, zu sagen, daß man Lebensversicherungsprämien bis zu 5000 *M*, weil sie vermögenssteuerpflichtig sind, nicht zum „Verbrauch" zählt, aber von da ab die Verbrauchsbesteuerung einsetzen läßt. Es haben m. E. auch die sozialen Erwägungen, welche die Abzugsfähigkeit von Lebensversicherungsprämien bei der eigentlichen Einkommensteuer begrenzen, nichts

nicht zum Verbrauche zu rechnen ist. Die Vorinstanzen glauben, daß wegen der Vorschrift im § 17 Abs. 2 des EinkStG. nur ein Betrag von 480 *RM* nicht als Verbrauch gelten könne.

Der Senat kann dieser Auffassung nicht beitreten. Aus § 49 Abs. 3 des EinkStG. ergibt sich, daß Ausgaben zum Erwerbe von Gegenständen, die beim Steuerpflichtigen der Vermögensteuer unterliegen, nicht zum Verbrauche gehören sollen. Man wird die Worte „Ausgaben zum Erwerbe von Gegenständen" sinngemäß auch auf die Zahlungen von Lebensversicherungsprämien anwenden müssen, weil auch durch sie ein Gegenwert, nämlich der Anspruch auf die Leistungen der Versicherungsgesellschaft erworben wird. Da nun nach § 38 Abs. 1 Nr. 6 des RBewG. noch nicht fällige Ansprüche aus Lebensversicherungen der Vermögensteuer unterliegen, gehört die Ausgabe für Lebensversicherungsprämien grundsätzlich nicht zum Verbrauche. Allerdings heißt es im § 38 Abs. 1 Nr. 6 a. a. O., daß diese Vorschrift keine Anwendung auf Versicherungen finde, deren Wert insgesamt 5000 *RM* nicht übersteigt. Es würde jedoch dem Wesen der Verbrauchsbesteuerung nicht entsprechen, wenn man diese Ausnahmevorschrift auch bei Anwendung des § 49 des EinkStG. heranziehen und demgemäß in jedem Einzelfalle untersuchen wollte, ob je nach dem Werte der Lebensversicherung die Ausgabe für die Prämie als Verbrauch oder als nicht zum Verbrauche gehörig zu gelten hat. Für die Verbrauchsbesteuerung genügt nach Ansicht des Senats die Tatsache, daß noch nicht fällige Ansprüche aus Lebensversicherungen grundsätzlich der Vermögensteuer unterliegen, um die Zahlung der Prämien nicht als Verbrauch zu behandeln. Die Auffassung, daß die Leistung der Prämie als eine Ausgabe zum Erwerb eines Gegenstandes i. S. § 49 Abs. 3 EinkStG. anzusehen ist, wird von der vorläufigen Vollzugsanweisung zum EinkStG. (Anm. 8 zu § 49) geteilt; wenn die Vollzugsanweisung aber auch die Ausnahmebestimmung des § 38 Abs. 1 Nr. 6 des RBewG. berücksichtigt wissen will, so kann der Senat aus den angeführten Gründen darin nicht folgen.

Der BeschwF. hat daher Anspruch darauf, daß die von ihm gezahlte Lebensversicherungsprämie in voller Höhe nicht zum Verbrauch gerechnet wird. Die Vorentscheidung war daher aufzuheben.

(RFH., VI. Sen., Urt. v. 26. Okt. 1927, VI A 478/27.)

Reichsversicherungsamt.

Berichtet von Präsident Dr. v. **Olshausen**, Senatspräsident Dr. **Zielke**, Landgerichtsdirektor Dr. **Kersting**, Berlin.

1. § 1 Abs. 1 Nr. 2 AVG. Versicherungspflicht von Lokomotivführern.

Lokomotiv- und Triebwagenführer einer Industriebahn, die im Gegensatz zur Reichsbahn nicht dem öffentlichen Verkehr dient, und deren Verkehr sich nicht auf der freien Strecke und auf Stationen abwickelt, sind nicht versicherungspflichtig nach dem AVG.

(RVA., Entsch. v. 20. Dez. 1927, II AV 8/27 B.) [v. O.]

*

2. Bei der Berechnung der zwischen dem erstmaligen Eintritt in die Versicherung und dem Versicherungsfall liegenden Zeit nach § 1280 Abs. 2 RVO. ist die Zeit nicht mitzurechnen, in der der Rentenbewerber Invalidenrente bezogen hat.

(RVA., 10. RevSen., Urt. v. 28. Mai 1927, IIa 1904/26.) [K.]

II. Länder.

Oberverwaltungsgerichte.

Preußen.

Preußisches Oberverwaltungsgericht.

Berichtet von OVGR. Geh. RegRat **von Kries** u. RA. Dr. **Görres**.

1. RGes. über d. Verkehr mit Kraftfahrzeugen v. 3. Mai 1909. Entziehung des Führerscheins. †)

Nach den bestehenden gesetzlichen Vorschriften (§ 4 KraftfahrzVerkG. v. 3. Mai 1909 [RGBl. 437], i. d. Fass. des Ges. v. 21. Juli 1923 [RGBl. I, 743] und der VO. v. 5. und 6. Febr. 1924 [RGBl. I, 43 und 42], § 29 der KraftfahrzVerkVO. v. 5. Dez. 1925 [RGBl. I, 439]) kann der Führerschein dauernd oder für bestimmte Zeit entzogen werden, wenn Tatsachen festgestellt werden, welche die Annahme rechtfertigen, daß eine Person zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist. Die Tatsachen, bei deren Vorhandensein eine Person als ungeeignet angesehen werden kann, sind weder durch das RG. v. 3. Mai 1909 noch durch die erwähnten späteren Gesetze und VO. im einzelnen bezeichnet worden. Einen Anhalt bieten jedoch die der Bundesratsverordnung v. 3. Februar 1910 und den an ihre Stelle getretenen VO. der Reichsregierung v. 15. März 1923 (RGBl. I, 169, 175), v. 18. April 1924 und 5. Dez. 1926 beigefügten Anweisungen über die Prüfung der Führer von Kraftfahrzeugen, jetzt in der Neufassung der VO. über Kraftfahrzeugverkehr v. 16. März 1928 (RGBl. I, 91), Anlage zu § 14 Abs. 4 unter II. 2. In ihnen wird den Behörden zur Pflicht gemacht, zu prüfen, ob derartige Tatsachen vorliegen. Dabei werden als Beispiele „schwere Eigentumsvergehen, Neigung zum Trunke und zu Ausschreitungen, insbes. zu Roheitsvergehen" genannt. In der Rspr. (vgl. OVG. 59, 281 ff.) ist dargelegt, daß die in Betracht kommenden Vorschriften den Zweck haben, zu verhüten, daß Leben, Gesundheit und Eigentum des

---

mit der Betrachtung der Ausgabenseite zu tun, auf welche die Verbrauchsbesteuerung aufbaut (vgl. **Blümich**, DStZ. 1927 S. 40; A. M. **Strutz**, Anm. 19 zu § 49).

Man darf freilich nicht verkennen: An sich ist der Gedankengang, daß e contrario der Vermögensteuer unterliegende Erwerbungen nicht zum „Verbrauch" zählen, ebensowenig zwingend wie regelmäßig ein solches Argument, und insbes. in diesem Falle, wo sich im Wortlaute des Abs. 2 des § 49 EinkStG. das Wort „insbesondere" bei Aufzählung der zum Verbrauch rechnenden Beträge findet. Ist diese Aufzählung nur exemplifikativ, so wird man aus ihr um so weniger zwingend folgern müssen, daß alles übrige nicht zum steuerpflichtigen Verbrauch zählt.

Daß sich der RFH. über dieses Bedenken hinweggesetzt hat, ist im Endergebnis nur zu begrüßen. Aber zu dem gegenwärtigen Zeitpunkt, in welchem die Wiedereinführung einer Vermögenszuwachssteuer in Frage steht, gibt es allen Anlaß, die Verbrauchsbesteuerung in einen inneren Zusammenhang mit ihr zu bringen und eine wirtschaftliche Doppelbesteuerung zu vermeiden. Dabei muß man sich darauf besinnen, daß die Verbrauchsbesteuerung, so wie sie § 49 EinkStG. vorsieht, bewußt auch in den Fällen eingreift, wenn der Steuerpflichtige nachweislich den Aufwand aus seinem Vermögen bestritten hat. In dieser Ausdehnung ist die Steuer nicht nur ein Fremdkörper im EinkStG. (vgl. **Blümich-Schachian**, S. 52, 53), sondern die Erwägungen, welche ihre Einführung nach der amtlichen Begründung (S. 62) und nach den Beratungen im Steuerausschuß (S. 18) gerechtfertigt haben, erscheinen durchaus nicht mehr zeitgemäß. Das Bedenken richtet sich weniger gegen das Bestehen der Verbrauchsbesteuerung als solcher, als gegen ihre Ausdehnung auf Personen, die nachweislich ihre Aufwendungen aus ihrem Vermögen bestreiten. Nach der jüngsten Steuerreform kann man schwerlich noch sagen, daß diese Verbrauchsbesteuerung einen Ausgleich für die schwere Belastung der Lohnsteuerpflichtigen bilden soll. Ebensowenig wird man nach drei Jahren noch die frühere Auffassung vertreten können, daß die kleine Schicht, welche damals noch Vermögen besaß, zu einem gewissen Teile aus Personen bestand, die in unerfreulicher Weise und häufig auch in ungesetzlicher Weise es sich in der Inflationszeit erworben hatten. Man kann heute nicht auf der einen Seite den Substanzzuwachs in der deutschen Wirtschaft fördern wollen, auf der anderen Seite aber diejenigen Personen, die nicht mehr erwerbsfähig sind und ihre in den paar Jahren seit der Inflation wohlerworbene bescheidene Substanz verzehren müssen, mit den Sätzen der gegenwärtigen Einkommensteuer belegen. Insoweit überschneidet sich nämlich die Verbrauchsbesteuerung mit dem Grundgedanken der Vermögenszuwachssteuer, und je mehr sich die Entwicklung der Einführung einer Vermögenszuwachssteuer auf den seit der Inflation gemachten Vermögenszuwachs nähert, um so näher rückt die Gefahr, daß diese Steuerpflichtigen, welche vom Aufzehren ihres Vermögens leben, mit der Verbrauchsbesteuerung nach dem EinkStG. und mit einer Vermögenszuwachssteuer belegt werden. Man sollte daher in jedem Falle bei der nächsten Änderung des EinkStG., wenn man glaubt, der Verbrauchsbesteuerung nicht entraten zu können, diese jedenfalls dahin einschränken, daß ein Verbrauch steuerfrei bleibt, der nachweisbar aus ordnungsmäßig versteuertem Vermögen bestritten ist.

RA. Dr. **Herbert Schachian**, Berlin.

Zu 1. Die Entsch. steht im Einklang mit der Rechtslehre und der ständigen Rspr. Wer diese nicht kennt, könnte leicht in den nebeneinandergestellten Sätzen: „Das OVG. ist stets davon ausgegangen, daß in jedem einzelnen Falle die Gesamtheit der Verhältnisse in Betracht zu ziehen ist" und „Hierbei dürfen weder die Vermögensverhältnisse noch eine Notlage des Betreffenden maßgebend sein" einen inneren Widerspruch finden. Allein ein solcher liegt nicht vor. Es will damit nicht gesagt sein, daß die Vermögens- und sonstigen Verhältnisse des Führers nicht berücksichtigt werden dürfen, wenn es sich um die Frage handelt, ob sich der Führer durch irgendeine Handlung, z. B. durch eine Straftat, als ungeeignet zum Führer eines Kraftfahrzeugs erwiesen hat — in der Tat kann für diese Frage die Lage des Führers von ausschlaggebender Bedeutung sein —, sondern es ist gemeint, daß die wirtschaftlichen Verhältnisse des Führers, wenn seine geistige, körperliche oder moralische Ungeeignetheit dargetan ist, nicht darüber entscheiden dürfen, ob ihm die Fahrerlaubnis zu entziehen sei oder nicht, und daß dies selbst dann zu geschehen hat, wenn er durch die Entziehung in eine wirtschaftliche Notlage gerät.

ObLGR. Dr. **Bezold**, München.

Publikums durch die Zulassung oder Belassung von solchen Kraftwagenführern geschädigt werden, welche wegen körperlicher oder sittlicher Mängel zum Führen von Kraftwagen nicht geeignet sind. Das OVG. ist stets davon ausgegangen, daß in jedem einzelnen Falle die Gesamtheit der Verhältnisse in Betracht zu ziehen ist. Hierbei dürfen weder die Vermögensverhältnisse noch eine Notlage des Betreffenden maßgebend sein. Beim Vorliegen von Verfehlungen und Bestrafungen kann nicht jede sittlich verwerfliche Handlung genügen, um dem Täter die Eignung zum Kraftwagenführer abzusprechen. Solche Tatsachen müssen aber dann berücksichtigt werden, wenn der Täter sich als ein Mensch erweist, der so wenig gewillt ist, auf die Rechte anderer, auf Recht und Gesetz Rücksicht zu nehmen und sich den im Interesse eines geordneten Zusammenlebens der Menschen erlassenen gesetzlichen und polizeilichen Anordnungen zu fügen, daß daraus der Schluß gezogen werden kann, er werde auch beim Gebrauche des Führerscheins sich über die Vorschriften der Behörden und die Rechte anderer hinwegsetzen.

Der beklagte Oberpräsident hat geglaubt, den Kl. milder beurteilen zu sollen, als es der Regierungspräsident getan hatte; aus dieser Erwägung heraus hat er die Zeit der Entziehung des Führerscheins von drei Jahren auf ein halbes Jahr ermäßigt. Der Wortlaut der gesetzlichen Bestimmungen läßt allerdings eine solche Bemessung zu, und der Verwaltungsrichter ist nicht in der Lage, eine polizeiliche Verfügung, als die sich auch die Entziehung des Führerscheins darstellt, abzuändern. Er hat in einem Falle, wie dem vorliegenden, nur zu prüfen, ob „Ungeeignetheit“ i. S. der KraftfahrzG. anzuerkennen ist oder nicht. Da diese Frage hier zu bejahen war, mußte die Klage abgewiesen werden. Ob es zweckmäßig ist, wegen der „Ungeeignetheit“, die eine (Charakter-)Eigenschaft des Führers ist, eine Entziehung des Führerscheins auf sechs Monate oder gar noch kürzere Zeit auszusprechen — obwohl die Entziehung des Führerscheins nicht eine Strafe sein soll, sondern die gesetzliche Folge eines Mangels, der einem Kraftwagenführer anhaftet —, unterlag nicht der Beurteilung des OVG.

(PrOVG., 4. Sen., Urt. v. 14. Mai 1928, IV A 25/28.)

*

2. RKraftfLinG. v. 26. Aug. 1925. **Begriff der „bestimmten Strecke“.**

Das KraftfLinG. v. 26. Aug. 1925 (RGBl. I, 319) selbst enthält keine nähere Abgrenzung des Begriffs der „bestimmten Strecke“, ebensowenig die preuß. AusfAnw. v. 10. Dez. 1921 (MBliV. 1922, 18), die auch für die Anwendung des Ges. v. 26. Aug. 1925 in Kraft geblieben ist. Die Stellungnahme der Literatur ist nicht einheitlich. Der Komm. von **Peters** in **Brauchitsch**, VerwG., Bd. II, 21. Aufl., S. 557 verlangt in Anm. 2 zu § 1 einen bestimmten Weg, läßt aber die Anwendung des Paragraphen auch zu, wenn eine Kraftfahrlinie zwischen zwei Punkten auf mehreren Wegen betrieben wird. Übereinstimmend hiermit spricht sich das KG. in seiner Entsch. v. 17. Jan. 1927 aus (VerkRdsch. S. 196). Noch weiter geht die Entsch. des BayObLG. v. 8. April 1927: JW. 1927, 2808, in der es für die Anwendung des Gesetzes für ausreichend angesehen wird, wenn überhaupt die Rückkehr der Fahrt zum Ausgangspunkt erfolgt. In der Anm. dazu von **Neukirch** wird anerkannt, daß der Sinn des Gesetzes jedenfalls erfüllt sei, wenn der Verkehr regelmäßig zwischen zwei bestimmten Punkten, wenn auch auf verschiedenen Wegen, vermittelt wird. Schließlich spricht sich der Komm. von **Schneidewin** in **Stenglein**, Strafrechtl. Nebenges., 5. Aufl., Bd. 1 S. 331 in Anm. 2 zu § 1 KraftfLinG. dahin aus, daß es auf die Einhaltung bestimmter Straßen zwischen zwei ohne Aufenthalt zu durchfahrenden Punkten nicht ankommt. In allen diesen Stellungnahmen kommt mehr oder minder deutlich der Grundgedanke zum Ausdruck, daß ein i. S. des KraftfLinG. genehmigungspflichtiger Betrieb vorliegt, wenn regelmäßig der Verkehr zwischen zwei bestimmten Punkten aufrechterhalten wird. Diese Auffassung entspricht sowohl dem Wortlaute wie dem Sinne des Gesetzes. Maßgebend ist die Auffassung und Technik des modernen Verkehrs, der unter einer Strecke die Verbindung zwischen einem Abgangs- und dem zu erreichenden Endziele versteht. Demgegenüber treten die Einzelheiten des zwischen beiden Orten zu durchfahrenden Weges durchaus zurück. Der Vorzug des Automobilverkehrs liegt gegenüber den Schienenbetrieben, z. B. bei Eisen-, Klein- und Straßenbahnen, gerade darin, daß die Fahrt nicht an unabänderlich festgelegte Linien gebunden ist, sondern daß die Möglichkeit besteht, bei Straßensperrungen, Verkehrsunfällen usw. auszuweichen, Nebenwege einzuschlagen, auch den Weg nach Bedürfnis bald über die eine, bald über die andere Ortschaft zu wählen. Dadurch geht der Charakter des Betriebs als Herstellung einer Verbindung zwischen zwei bestimmten Ortschaften und damit einer bestimmten Verkehrsstrecke nicht verloren. Diese Auslegung trägt auch dem Sinne und Zwecke des Gesetzes Rechnung, das die Regelung und Leitung des regelmäßigen und öffentlichen Verkehrs zwischen bestimmten Orten von der behördlichen Genehmigung abhängig machen wollte.

(PrOVG., 3. Sen., Urt. v. 12. Juli 1928, III C 9/28.)

Hamburg.

Hamburgisches Oberverwaltungsgericht.

Berichtet von Landgerichtsdirektor Dr. **Krüß**, Hamburg.

1. §§ 1, 37 GewO. **Konzessionierung von Autodroschken.** †)

Der Kl. verlangt die Erlaubnis für eine Kleinkraftdroschke. Die Polizeibehörde (Verkl.) hat abgelehnt, weil der Kl. nach ihren Richtlinien nicht in Betracht komme. Nach diesen Richtlinien berücksichtigt die Verkl. 1. Besitzer von Großkraftdroschken, 2. ehemalige Konzessionäre, die im Beruf geblieben sind, 3. Droschkenfahrer, die seit langen Jahren im Berufe stehen und nicht Mitglieder der Autobetriebsgenossenschaft sind, 4. nach zwölfjähriger Dienstzeit aus dem Polizeidienst ausgeschiedene Kraftfahrer und 5. Kriegsbeschädigte. Das HambVG. hat der auf Aufhebung des Bescheids gerichteten Klage entsprochen; die Verkl. dürfe nur in den im § 4 Droschkenordnung v. 18. Dez. 1902 (DO.) bezeichneten Fällen die Erlaubnis versagen. Das HambOVG. hat am 6. Juni 1928 die Klage abgewiesen (AZ 46/28).

Die DO. verstößt nicht gegen den Grundsatz der Gewerbefreiheit. § 1 GewO. gestattet den Betrieb eines Gewerbes jedermann nur insoweit, als nicht durch die GewO. selbst Ausnahmen oder Beschränkungen vorgesehen sind. § 37 GewO. bestimmt aber, daß die Unterhaltung des Verkehrs innerhalb der Orte durch Wagen aller Art der Regelung der Ortspolizeibehörde unterliegt, und es besteht in Wissenschaft und Rspr. Übereinstimmung, daß dieses Recht die Einführung einer Konzessionspflicht in sich schließt.

§ 37 GewO. überläßt die Regelung im einzelnen dem pflichtgemäßen Ermessen der Ortspolizeibehörde. Wegen der ständig wechselnden Anforderungen des Verkehrs innerhalb der Orte eignet sich insbes. das Droschkenwesen in hervorragendem Maße zur Regelung nach Ermessen. Es ist also von vornherein wenig wahrscheinlich, daß die Verkl. in der von ihr selbst erlassenen DO. sich ihrer Ermessensfreiheit selbst beraubt hat. Tatsächlich bietet die DO. auch keinerlei Anhalt für eine solche Annahme.

§ 4 DO. beginnt mit dem Satze: „Für jeden einzelnen in Betrieb zu setzenden Wagen ist eine polizeiliche Erlaubnis erforderlich.“ Dieser Satz führt die Konzessionspflicht für die Wagen ein und behält die Konzessionierung eindeutig dem Ermessen der Verkl. vor. Es folgt dann als zweiter Satz die Bestimmung: „Diese Erlaubnis wird in der Regel versagt werden, wenn a) der Wagen nicht den Bestimmungen des § 5 entspricht, b) der Wagen nicht mit einem Taxameterapparat versehen ist, c) Droschken der in Betracht kommenden Art (§ 3) in einer dem Bedürfnis entsprechenden Zahl bereits zugelassen sind.“ Weder nach dem Wortlaut dieses Satzes noch nach der geschilderten Gesamtlage ist die Annahme gerechtfertigt, daß dieser zweite Satz den Sinn des ersten Satzes so weit einschränken will, daß das Ergebnis fast dessen Gegenteil sein würde, daß nämlich die Erlaubnis nur in den genannten drei Fällen versagt werden darf. Als Sinn des zweiten Satzes ergibt sich vielmehr zwanglos die unter voller Wahrung der Ermessensfreiheit

---

Zu 1. Nach § 2 Abs. 3 KraftfG. ist die Befugnis der Ortspolizeibehörde, auf Grund § 37 GewO. weitergehende Anordnungen zu treffen, unberührt geblieben. Danach kann z. B. die Ortspolizeibehörde die Erlaubnis zum Führen des Kraftfahrzeuges von einem Mindestalter des Führers oder von dem Vorhandensein eines Bedürfnisses abhängig machen (vgl. **Müller**, AutomobilG., 1926, S. 137 und **Stier-Somlo**, GewO. zu § 37 Anm. 1). Können nicht alle Bewerber Berücksichtigung finden, so hat die Ortspolizeibehörde nach ihrem pflichtmäßigen Ermessen eine Auswahl zu treffen. Auch ist es ihr unbenommen, Richtlinien darüber aufzustellen, wie von ihr bei der Erlaubniserteilung verfahren werden soll, nur dürfen die Richtlinien dem Zwecke des § 37 GewO., den Verkehr vom ortpolizeilichen Gesichtspunkte aus zu regeln, nicht widerstreiten. Wird einem Bewerber die Erlaubnis zur Führung des Kraftfahrzeuges von der Ortspolizeibehörde versagt, so ist nach § 40 Abs. 2 GewO. der Rekurs zulässig.

Zutreffend nimmt das OVG. im vorliegenden Falle an, daß die Ortspolizeibehörde innerhalb ihres pflichtmäßigen Ermessens gehandelt hat, auch insoweit sie bei der Ablehnung des klägerischen Gesuchs ihre Richtlinien zugrunde gelegt hat, nach denen der Kl. nicht in Betracht kam. In § 4 Satz 2 DO. ist gesagt, in welchen Fällen in der Regel die Erlaubnis nicht erteilt wird; damit ist jedoch nicht gesagt, daß sie in anderen Fällen jedem Bewerber erteilt werden müßte, oder daß die Ortspolizeibehörde zur Vermeidung willkürlichen Handelns Richtlinien nicht aufstellen dürfe. Eine andere Frage ist, ob die Ortspolizeibehörde bei Aufstellung der Richtlinien noch im Rahmen der ihr obliegenden Aufgabe der örtlichen Verkehrsregelung handelt, oder ob sie diesen Aufgabenkreis überschreitet. Das OVG. hält die Richtlinien für unbedenklich, insbes. auch die Berücksichtigung der Polizeibeamten mit zwölfjähriger Dienstzeit und der Kriegsbeschädigten, wenn damit nichts anderes gesagt sei, als daß bei im übrigen gleichen Voraussetzungen die an sich auf anderem Gebiete liegenden Pflichten des Staates gegen diese Gruppen mitsprechen sollen. So verstanden, sind in der Tat die Richtlinien nicht zu beanstanden.

RA. Dr. **Taeschner**, Leipzig.

erfolgende Ankündigung, daß jedenfalls in den drei genannten Fällen in der Regel mit einer Konzessionserteilung nicht zu rechnen ist. Das ist zwar eine Ankündigung, die als ein Rechtssatz kaum noch anzusprechen ist, die aber als Aufklärung für die Interessenten ihre praktische Bedeutung hat.

Es kann sich also höchstens fragen, ob die Verkl. die ihr eingeräumte Ermessensfreiheit nicht i. S. des Gesetzes gebraucht hat. Auch das ist nicht der Fall. Mit Unrecht greifen die Kl. die Richtlinien an, die die Verkl. sich selbst gesetzt hat. Daß sie sich selbst Richtlinien setzt, ist an sich ein Beweis, daß sie sich bemüht, nicht in den Fehler einer willkürlichen Behandlung zu verfallen. Selbstverständlich müssen die Richtlinien dem Gedanken des § 37 GewO. entsprechen. Sie müssen also den Interessen des öffentlichen Verkehrs innerhalb der Stadt Hamburg entsprechen und dürfen andererseits nur diese berücksichtigen. Diesen Anforderungen entsprechen sie aber auch, wenn sie auf die Erhaltung eines wirtschaftlich lebensfähigen Standes der Droschkenunternehmer Rücksicht nehmen. Selbst die Erwähnung der Polizeibeamten mit zwölfjähriger Dienstzeit und der Kriegsbeschädigten kann dann kein Bedenken erregen, wenn damit nichts anderes gesagt sein soll, als daß bei im übrigen gleichen Voraussetzungen die an sich auf anderem Gebiete liegenden Pflichten des Staates gegen diese Gruppen mitsprechen sollen. Schließlich kommt auch in Betracht, daß, wie aus den Erklärungen beider Parteien hervorgeht, die Verkl ihre Richtlinien nicht als starre, der Ausnahmen nicht fähige Regeln behandelt, sondern nach anderen Gesichtspunkten vorgeht, wo sie nach ihrem Ermessen glaubt, dies tun zu dürfen und zu sollen.

Aus diesem zuletzt genannten Grunde bedarf es auch keineswegs eines näheren Eingehens auf die einzelnen zur Sprache gebrachten Ausnahmefälle. Wenn wirklich die Verkl. in einzelnen Fällen ihren Richtlinien untreu geworden sein oder gar i. S. § 37 GewO. fehlerhaft gehandelt haben sollte, gibt dies niemandem ein Recht, ebenso willkürlich oder falsch behandelt zu werden. Aus den behaupteten einzelnen Fällen ergibt sich auch keineswegs, daß die Verkl. etwa in der Regel eine andere Stellung einnimmt, als sie dem Kl. gegenüber eingenommen hat, oder daß dessen Behandlung aus sonstigen Gründen als willkürlich anzusehen wäre. Nur dann aber läge ein Ermessensmißbrauch, ein Verstoß gegen das Gebot der gleichmäßigen Behandlung aller Deutschen vor dem Gesetze (Art. 109 RVerf.) vor.

(OVG. Hamburg, Urt. v. 6. Juni 1928, A Z 46/28.)

D. Ausländische Gerichte.

Obertribunal Kaunas.

1. Der Vorsteher des Stadtbahnhofes in Memel ist kein Beamter. †)

Der Genossenschaft S. war von der Litauischen Eisenbahnverwaltung durch Vertrag das Ausnahmerecht verliehen, in M. einen Stadtbahnhof zu errichten. Der Angekl. war auf Grund eines privatrechtl. Dienstvertrages von der S. als Vorsteher des Stadtbahnhofs angestellt. In seiner Eigenschaft als solcher hatte er in mehreren Fällen Nachnahmen, mit denen Waggonsendungen aus Deutschland (mit fingierten Firmen als Absender) belastet waren, wider besseres Wissen als eingelöst beurkundet mit der von ihm gewollten und erreichten Wirkung, daß auf Grund dieser Beurkundung von der deutschen Eisenbahnverwaltung die Nachnahmebeträge an gewisse Personen, die als Vertreter der fingierten Absendefirmen auftraten, ausgezahlt wurden.

Die StK. ist auf Grund dieses von ihr festgestellten Sachverhalts zu einer Verurteilung des Angekl. wegen Betrugs gelangt, wobei sie die Täuschung in der schriftl. Lüge des Angekl. über den Erhalt des Nachnahmebetrages erblickt hat. Bezüglich der weiteren Anklagepunkte (Amtsurkundenfälschung, Bestechung) hat die StK. dagegen auf Freisprechung erkannt, weil sie die Eigenschaft des Angekl. als Beamter verneint hat.

Die Rev. der Staatsanwaltschaft wurde verworfen.

Es ist zwar nicht zu verkennen, daß die Litauische Eisenbahnverwaltung durch die Einrichtung des Instituts der Stadtbahnhöfe in weitgehendem Maße Funktionen, die bisher zu den Dienstobliegenheiten der Bahnbeamten gehörten, auf Angestellte der den Stadtbahnhof verwaltenden Firmen hat übergehen lassen. Diese Erscheinung hat jedoch nichts dem neuzeitlichen Verkehrsleben Ungewöhnliches. Erinnert sei nur daran, daß auch in anderen Staaten, insbes. auch im Geschäftsbereich der „Deutschen Reichsbahn“, Funktionen der Bahnbeamten, wie der Abschluß von Beförderungsverträgen durch Abgabe von Fahrkarten, deren Inhalt — durch Datumsaufstempelung — in einem für den Vertrag wesentlichen Punkte erst bei der Abgabe hergestellt wird, auf Reisebüros übertragen worden ist und mit Zustimmung der Bahn von deren Angestellten geübt wird. Ob und inwieweit die so ausgestellten Urkunden ihren Charakter als öffentliche verlieren, bedarf hier keiner Erörterung. Es entspricht weder der Verkehrsauffassung noch dem Willen der die Geschäfte des Staates (bzw. der Reichsbahn) auf eine private Einrichtung übertragenen Dienststelle, daß damit deren Angestellte Beamte werden sollen. Daß diese Auffassung auch bei der Einrichtung des M. Stadtbahnhofs obgewaltet hat, ergibt sich zudem aus dem Vertrage zwischen der litauischen Bahn und der S.

Die Angestellten dieses Staotbahnhofs wurden sämtlich von der Firma S. angestellt. Irgendwelche Beschränkungen in der Wahl des Vorstandes sind in dem genannten Vertrage nicht enthalten. Nur im § 11 ist bestimmt, daß Kassierer, Taxatoren und Wieger vom Stadtbahnhof frei angestellt werden können, daß aber diese Angestellten die Grundsätze der Eisenbahntarife kennen und prompt die erlassenen Hinweise und besonderen Verfügungen betr. den Transport von Waren, Reisenden und Bagage befolgen, sowie, daß sie diese Bestimmungen richtig anzuwenden verstehen müssen. Zu diesem Zwecke müssen sie die hierzu geeigneten Prüfungen ablegen. Auf Antrag der Eisenbahnverwaltung müssen nichtgewünschte Angestellte entlassen werden, worüber die Eisenbahnverwaltung der Genossenschaft Mitteilung macht. Die Gehaltszahlung an die Angestellten erfolgt durch die S. bzw. durch den Stadtbahnhof aus den vorhandenen Barmitteln. Die Höhe der Gehälter wurde zu Beginn vom Aufsichtsrat der S. festgesetzt. Sie waren unabhängig von der Höhe der den Staatsbeamten gezahlten Gelder. Ein Vertrag zwischen der Staatsbahnverwaltung einerseits und dem Angekl. oder einem anderen Angestellten des Stadtbahnhofs andererseits bestand nicht. Gemäß Art. 15 X des Vertrags v. 20. März 1925 mußte der Stadtbahnhof bzw. die S. Sicherheit von 400000 Litas zugunsten der litauischen Staatsbahn hinterlegen.

Der Angekl. ist daher nicht als Beamter anzusehen.

(ObTrib. Kaunas, Urt. v. 20. Aug. 1928, S 16/28.)

Mitgeteilt von ObTribR. Dr. Hesse, Memel.

Zu 1. Die Entsch. der Frage, ob der Angekl. auch wegen Fälschung öffentlicher Urkunden sowie Bestechung zu verurteilen ist, hängt davon ab, ob er Staatsbeamter ist. Diese Frage wird in beiden Instanzen mit Recht verneint. Die litauische Eisenbahnverwaltung hat einer privaten Gesellschaft das Recht verliehen, sog. Stadtbahnhöfe zu errichten, und diese Stadtbahnhöfe haben Geschäfte wahrzunehmen, die auch von der Eisenbahnverwaltung selbst wahrgenommen werden. Sie sind aber reine Privatunternehmungen. Bei einem solchen Stadtbahnhof ist der Angekl. angestellt. Wenngleich sich die Eisenbahnverwaltung weitgehende Aufsichtsrechte gegenüber den Stadtbahnhöfen vorbehalten hat, so erfolgt doch die Anstellung des Personals durch die Stadtbahnhöfe, und die von ihnen Angestellten sind Bedienstete dieses Privatunternehmers und keine öffentlichen Beamten. In der Begründung wird zutreffend bemerkt, daß auch in anderen Ländern, z. B. in Deutschland, ähnliche Verhältnisse bestehen, die genau so beurteilt werden, wie im vorl. Falle die der Stadtbahnhöfe. Die Entsch. beider Instanzen der litauischen Gerichte sind also richtig.

Wirkl. Geh. Rat Prof. Dr. v. der Leyen, Berlin-Wilmersdorf.

Schrifttum des Verkehrsrechts.

Juli bis November 1928.

Mitgeteilt von **Dr. Martin Kreplin**, Bibliothekar beim Reichsgericht.

(Fortsetzung von JW. 1928 Heft 26 S. 1768—74.)

1. Allgemeines.

Bartsch, R. und F. Wussow. Empfiehlt sich eine zusammenfassende Neuregelung d. Haftpflichtgrundsätze f. Eisenbahn, Straßenbahnen, Kraftfahrzeuge u. Luftfahrzeuge? Gutachten. Verhandlgn. d. 35. Dtsch. Juristentages Bd. 1, 59/128. Desgl. Grünbaum, RdKrftf. 1928, 267/71 u. JurRdsch. 1928, 153/9 u. Singer, Internat. Anwaltsbl. 1928, 132/5.

Cramer. D. Haftpflichtfrage auf dem Juristentage in Salzburg. ZVersWes. 1928, 957/9.

Eger. Änderung d. Gefährdehaft. LZ. 1928, 1153/9.

Kratz. D. Berücksichtig. gefahrmindernder Momente bei einer einheitlich. Gefährdungshaft. Dtsch. AutoR. 1928, 245/8.

Merkblatt. Wieviel Geld lassen andere Länder im Reiseverkehr zu? Hersg. von d. Ind. u. Handelsk. zu Düsseldorf. 2. Aufl. Düsseldorf 1928. 0,40.

Meyer, Th. Über eine Neuregelung der Gefährdehaftungsgesetze. DRZ. 1928, 193/7.

Müller. Zur Haftpflicht im Eisen- und Straßenbahn-, Kraft- u. Luftfahrzeugverkehr. DJZ. 1928, 1132/6.

Planitz, H. Über hansisches Handels- u. Verkehrsrecht. Hansische Geschichtsbll. 1927, 1/7.
Rothe. D. Haftpflicht bei Unfällen im Eisenbahn-, Kraftfahrzeug- u. Luftverkehr. Postsachblatt 1928, 388 ff.
Schmid, E. D. Vereinheitlichung des europäischen Beförderungsrechtes. Ztg. d. Vereins Dtsch. Eisenbahnverwaltungen 1928, 1013/4.
Sprick, G. D. dtsch. Haftpflichtgesetze. Vorschl. zu ihrer Abänder. anläßl. d. dtsch. Juristentages 1928. Dtsch. AutoR. 1928, 257/62.
Wülfing, W. Zur Frage einer einheitlichen Regelung d. Haftpflichtgrundsätze für Eisenbahnen, Kraft- u. Luftfahrzeuge. Die Wirtschaft u. d. Recht 1928, 721/30.
Bresch, M. D. Haftpflichtgrundsätze für Eisenbahnen, Straßenbahnen, Kraftfahrzeuge u. Luftfahrzeuge nach italienisch. Recht. Internat. AnwBl. 1928, 129/32.

Berliner, C. Ges. üb. d. Statistik d. Warenverkehrs mit dem Ausland. (V. 27. März 1928.) Mit e. Einf. Hrsg. in Verb. mit d. Dtsch. Industrie- u. Handelstag. Berlin: Hobbing 1928. (III, 102 S.) 4,—.
D. neuen Bestimmungen für die Statistik d. Warenverkehrs. SpedSchiffZ. 1928, 706/7 u. 725/6.
Ges. üb. d. Statistik d. Warenverkehrs mit d. Ausland v. 27. März 1928, nebst Ausführungsverordnung v. 9. Aug. 1928 u. Dienstvorschrift v. 25. Sept. 1928. Hrsg. v. Statist. Reichsamt Berlin. Berlin, Hobbing 1928. (119 S.) 2,—.

2. Post.

a) Allgemeines.

Allgemeines über d. Postrecht. Dtsch. Post 1928, 483 u. 502.
Aschenborn, M. D. Ges. üb. d. Postwesen d. Dtsch. Reiches, nebst d. grundleg. Bestimmungen üb. d. Verfassung d. Dtsch. Reichspost. 2. Aufl., bearb. v. K. Schneider. Berlin, Springer 1928. (X, 449 S.) Lw. 18.—.
Geschichtl. Entwicklung d. öffentl.-rechtl. Verpflichtungen d. Eisenb. gegenüber d. Post. DVerkZ. 1928, 445 ff.
Firmenwahrheit im Postverkehr. Sped. SchiffZ. 1928, 802/3.
Hellmuth, H. D. Betriebswirtschaftslehre d. Dtsch. Reichspost im Grundriß. Lfg. 1. (1. u. 3. Tl.) Stuttgart, Poeschel 1928. (XV, 273 S.) 11,—.
Kann d. Publikum Postbeamte wegen Betriebsversehen haftbar machen? Verkehrsnachr. f. Post u. Telegr. 1928, 163 ff.
Niggl, A. Postverkehrsges. d. Dtsch. Reichs. Mit Erl. 2. völlig neu bearb. Aufl. Stuttgart, Kohlhammer 1928. (VII, 263 S.) Lw. 12,—.
Plein. Postwünsche der Internationalen Handelskammer. DWirtschZ. 1928, 663/5.
Poer, M. Ungenügender Schutz des kraftpostreisenden Publikums. VerkehrsrR. 1928, 412/3.
Runkel, F. D. Rechtsverhältnisse d. Postzwanges. D. Wirtsch. u. d. R. 1928, 515/22.
Scheda. Zum Reichspostfinanzges. ArchPostTel. 1928, 193/8.
Schneider. K. 20 Jahre Postrecht, 1907—1927. Sammlg. wicht. Entscheidgn. B. 1. 2. Berlin, v. Decker 1928 = Post u. Telegraphie i. Wissensch. u. Prax. Bd. 14. 15. 1. (XXVI, 331 S.) 9,60. 2. (XVI, 191 S.) 6,20.
Vom Sinn u. Zweck des Reichspostfinanzges. u. der kleineren Oberpostdirektionen. DPostZ. 1928, 225 ff.
Staedler. Post- u. Telegraphengesetzgebung seit d. Reichspostfinanzgesetzes. Bll. f. Post u. Tel. 1928, 82 ff.
— Zur Praxis des geltenden Posthaftrechts. LZ. 1928, 1425/43.

b) Briefe, Pakete.

Das Unterdrücken von Briefen u. seine Bestrafung. Dtsch. Post 1928, 350.
Lentner, F. D. Zollschuld bei Auslandspostsendungen. D. Wirtsch. u. d. R. 1928, 546/51.

c) Fernsprech- u. Fernmeldewesen.

Aron, E. D. Bestimm. des jetzt in Kraft getret. Telegraphengesetzes. EisenbE. 1928. Bd. 46, 329/36 u. Bd. 47, 10/14.
Borngräber. D. Welttelegraphenvertrag. Telegraphen Prax. 1928, 195 ff.
Hellmuth, H. D. dtsch. Fernmelderecht als Gegenstand ei. Einführungsvorlef. an ei. dtsch. Handelshochschule. ZentrBlHR. 1928, 197/222.
Münch. D. Gesetz üb. Fernmeldeanlagen. Elektrotechn. Ztschr. 1928, 925 ff.
Schäfer. D. Telegraphen- u. Fernsprechgeheimnis nach der Novelle zum Telegraphengesetz vom 3. Dez. 1927. JurRdsch. 1928, 215/20.
Verjährung der Fernsprechgebühren. Bll. f. Post u. Telegraph 1928, 115 ff.

3. Eisenbahn.

a) Allgemeines.

Genest. Neuordnung d. Eisenbahnverkehrsrecht. Arch. f. Eisenbahnwes. 1928, 1507/8.
Hummel, R. D. Mißstände bei d. Reichsbahn. Kritische Betrachtungen e. Fachmannes. Lpz., Degener 1928. (72 S.) Kart. 2,50.
Kaeßbohrer. Neuordn. d. Bestimmungen d. Vereins Dtsch. Eisenbahnverwaltungen über den Personen- u. Gepäckverkehr u. über den Güterverkehr. Ztschr. d. Ver. Dtsch. Eisenbahnverw. 1928, 1065/9.
Kröner. Verjährung im Eisenbahnrecht. Ztschr. d. Ver. Dtsch. Eisenbahnverw. 1928, 862/8.
Loening. Neues Eisenbahnverkehrsrecht. DJZ. 1928, 1307/10.
Stier-Somlo, F. Reichsbahngesetz, Arbeitsschutz u. Art. 178 Abs. 2, Satz 2 der Reichsverfassung. ArchÖffR. 1928, 262/93.
Hartmann, H. Die Bahnpolizei im Bereich der Dtsch. Reichsbahn. Hannover 1928. Jänecke. (73 S.)
Seybold. Sind die Eisenbahnpolizeibeamten zur Beurkundung mündlicher Anzeigen von strafbaren Handlungen verpflichtet? VerkehrsrR. 1928, 417/8.

b) Eisenbahnverkehrs- u. Bau- u. Betriebsordnung.

Blume, E. D. Eisenbahn-Verkehrsordn. v. 16. Mai 1928 mit allg. Ausfbest. sowie d. Internat. Übereink. üb. d. Eisenbahnfrachtverkehr v. 30. Mai 1925 u. d. Internat. Übereink. üb. d. Eisenbahn-Personen- u. Gepäckverkehr v. 12. Juni 1925. Textausg. mit Anm. 4. Aufl. Hrsg. mit Anm. v. W. Weirauch. Berlin, de Gruyter 1928. (X, 482 S.) = Guttentag Samml. dtsch. Reichsges. Nr. 91. Lw. 9,—.
Eisenbahn-Verkehrsordnung. Gültig v. 1. Okt. 1928. Berlin, Springer 1928. Geb. 3,60.
Friebe, K. Zum Inkrafttreten der neuen dtsch. Eisenbahnverkehrsordnung. Dtsch. Wirtsch.-Ztg. 1928, 882/4.
— d. neuen Eisenbahn-Verkehrsordnungen für Deutschland u. Österreich. Ztschr. d. Ver. Dtsch. Eisenbahnverw. 1928, 1015/7.
— Die neue deutsche Eisenbahnverkehrsordnung. JW. 1928, 2305/7.
Kittel, Th., K. Friebe u. E. Hay. Die Eisenbahnverkehrsordnung v. 16. Mai 1928 nebst d. amtl. allg. Ausfbest. mit Erl. u. Hinweisen auf d. dtsch. u. österr. Rechtsprech. 2., vollst. umgearb. Aufl. Berlin, Hobbing 1928. (306 S.) Geb. 12,—.
Richter, W. D. Eisenbahn-Verkehrsordn. v. 16. Mai 1928. Mannheim, Bensheimer 1928. (X, 730 S.) Samml. dtsch. Ges. Bd. 133. Lw. 18,—.
Weirauch, W. Eisenbahn-Verkehrsordnung v. 16. Mai 1928 mit allg. Ausführungsbest. 4. Aufl. Berlin, de Gruyter 1928. (X, 500 S.) Guttentagsche Samml. Dtsch. Reichsges. Bd. 91. Lw. 9,—.
Völcker. D. neue Eisenbahn-Verkehrsordnung vom Standpunkte des Entschädigungswesens. Reichsbahn 1928, 1037/40.
Besser, F. Komm. z. Eisenbahn-Bau- u. Betriebsordn. Berlin, Verkehrswiss. Lehrmittelges. b. Dtsch. Reichsbahnges. (VIII, 219 S.) 6,50.
Besser, F. D. neue Eisenbahn-Bau- u. Betriebsordnung. Reichsbahn 1928, 836/45.
Derikartz. D. neue Eisenbahn-Bau- u. Betriebsordn. Ztschr. d. Ver. Dtsch. Eisenbahnverw. 1928, 1089/98.
Eisenbahn-Bau- u. Betriebsordnung v. 17. Juli 1928. 7. Aufl. Berlin, Ernst 1928. (82 S.) 2,—.
Genest. Änderungen im Eisenbahnpolizeirecht durch die Eisenbahn-Bau- u. Betriebsordnung v. 17. Juli 1928. Arch. f. Eisenbahnwes. 1928, 1447/59.
Sporleder. D. Abgrenzung des Bau- u. Betriebsmonopols der Dtsch. Reichsbahn u. des „unbilligen Wettbewerbs" gegen die Reichsbahn. Eisenb. E. 1928, 20/25.

c) Personenbeförderung u. Reisegepäck.

Eger. D. Personen- u. Reisegepäckverkehr nach d. neuen Eisenbahn-Verkehrsordnung. Dtsch. Wirtschaft u. d. Recht 1928, 867/74.
— Zugverspätungen u. verwandte Vorkommnisse im Personenverkehr nach der neuen EVO. u. d. JÜV. LZ. 1928, 1522/7.
Mautner, L. Zum versicherungsrechtlichen Begriff „Reisegepäck". Mitt. Internat. TranspVersVerb. 1928, 138/9.
Meister, O. D. Begriff „Reisegepäck" im Versicherungs- u. Verkehrsrecht. Gerichtshalle 1928, 52/3.

d) Eisenbahnfrachtrecht.

Coppius, A. Reichsbahn u. Pappe. Künftig keine Anerkenntnis mangelhafter Verpackung. SpedSchiffZ. 1928, 617/8.
Eger. Zur Neuregelung d. Frachterstattungsansprüche. InduHK. Berl. Mitt. 1928, 1057/8.
Henningsen, H. D. Haftung d. Eisenbahn aus d. Frachtvertrag. Keine Haftung für Schäden auf Hafen- u. Kaigeleisen. Die Wirtschaft u. d. Recht 1928, 735/8.
Loening, O. D. Frachtrecht der neuen EVO. LZ. 1928, 1359/66, desgl. EisenbE. 1928, 1/9.
— Neuerungen im Eisenbahnfrachtrecht. ZentrBlHR. 1928, 276/83.
Maier, K. H. Über d. Haft. d. Eisenbahn, wenn auf dem Transport Korbflaschen zerbrechen. SpedSchiffZ. 1928, 839/40.
Senckpiehl. Beschädigungen an Faßgut. SpedSchiffZ. 1928, 635.
— D. Haftung des Empfängers für den Frachtzuschlag. SpedSchiffZ. 1928, 520/1.
— D. Haft. des Zollfiskus für unrichtige Zollauskünfte u. d. Haft. d. Eisenbahn für unrichtige Frachtberechnung. SpedSchiffZ. 1928, 781/2.
— Das Lagergeld für d. Aufbewahrung des Pfandes. EisenbE. 1928, 343/7.
— D. Nachweis d. Richtigkeit d. Frachtbriefangaben. SpedSchiffZ. 1928, 481/2.
— D. Tatbestandsaufnahme. SpedSchiffZ. 1928, 821.

e) Privatanschluß, Kleinbahn.

Charitius. D. Sonderrechte alter Gleisanschlußverträge. VerkehrsrR. 1928, 305.
Das Recht der Privatgleisanschlüsse; Ursachen, Mittel u. Wege einer Neuordn. Stahl u. Eisen 1928, H. 25.
Seybold. Zuständigkeit der Aufsichtsbehörden bei Privatanschlußbahnen. VerkehrsrR. 1928, 364/5.
Wülfing, W. D. Haftung der Kleinbahn. Berlin, Verl. d. verkehrswiss. Lehrmittelges. bei d. Dtsch. Reichsbahn 1928. (X, 144 S.) 5,50.

f) Eisenbahnunfall u. Haftpflicht.

Die Aufnahme d. Tatbestandes in Schadensfällen durch die Eisenbahnbediensteten u. Abgabe von Abschriften aus d. amtl. Tatbestandsaufnahme (§ 82 EVO.). InduHK. Berl. Mitt. 1928, 678.
Brandes, G. Haftung d. Eisenbahn f. ihre Beamte. VerkehrsrR. 1928, 510/11.
Brodbeck, W. D. Einsichtnahme in d. bahnseitigen Untersuchungsakten. InduHK. Berl. Mitt. 1928, 919/22.
Eger. D. frachtrechtl. Haftungsgemeinschaft im neuen Eisenbahnrecht. ZentrBlHR. 1928, 165/7.

Goltermann. Haftungsbestimmungen der neuen EVO. (verglichen mit bisherigem u. internationalem Rechtszustande). VerkehrsrR. 1928, 356/64.
Haftung d. Eisenbahnen u. Kraftfahrzeuge. SpedSchiffZ. 1928, 742/3.
Wertheimer, H. Haftung der Eisenbahn für Auskünfte ihrer Beamten. VerkehrsrR. 1928, 407/10.

g) Eisenbahnübergänge.

Hanow. Darf d. Eisenbahn eine zwecks Ausbesserung entfernte Schranke durch Drahtseil ersetzen? RdKrftf. 1928, 200.
Heymann, E. D. Reichsbahnkreuzung. Beitr. zur Erl. d. Dtsch. Rechts 1928, 1/24.
D. Kraftfahrer am Bahnübergang. (Neue Entscheid. u. Rechtssätze.) RdKrftf. 1928, 201/2.
Liebers. D. Kraftfahrzeugverkehr an Eisenbahnübergängen. SächsArchR. 1928, 353/7.
Lamp. Welche Bedeutung kommt den übersichtverhältnissen der Wegübergänge in Schienenhöhe für d. Verhütung von Kraftfahrzeugunfällen zu? Reichsbahn 1928, 685/8.

h) Internat. Eisenbahnrecht.

Internat. Konferenz, bt. d. Eisenbahn-Güterverkehr u. den Eisenbahn-Personen- u. Gepäckverkehr. Bern, Mai-Juni 1923. Bd. 1: Internat. übereinkommen üb. d. Eisenbahn-Frachtverkehr. Bern, Zentralamt 1928. Schw. Fr. 10,—.
Loening, O. D. Tschechoslowakei u. d. internat. Eisenbahnfrachtübereinkommen. Ztschr. d. Ver. Dtsch. Eisenbahnverw. 1928, 909/15.
— D. Zulässigkeit der Abtretung von Frachterstattungsansprüchen nach dem internat. Eisenbahnfrachtübereinkommen vom 23. Okt. 1924. Danz. Jurist. Mtschr. 1928, 97/102.
Müllner, J. D. Solidarhaft. der am internationalen Transporte beteiligten Bahnen für die nachteiligen Folgen unrichtiger Frachtberechnung. VerkehrsrR. 1928, 307/10 u. 413/5.
Schmid, E. Muß nach dem JüG. für jeden in der Anlage I aufgeführten Gegenstand ein besonderer Frachtbrief ausgestellt werden? Ztschr. d. Ver. Dtsch. Eisenbahnverw. 1928, 937/8.
— D. Vereinheitlichung des europäischen Beförderungsrechtes. Zum 1. Okt. 1928. Ztschr. d. Ver. Dtsch. Eisenbahnverw. 1928, 1013/4.
— D. einheitlichen Zusatzbestimmungen des internationalen Transportkomitees zum JüG. u. JüP. Ztschr. d. Ver. Dtsch. Eisenbahnverw. 1928, 1225/6.
Schmid, E. E. u. Loening, O. Das internationale übereinkommen üb. den Eisenbahn-Personen- u. Gepäckverkehr. JW. 1928, 2307/10.
Stern, E. D. wichtigsten Neuerungen d. JüG. vom Standpunkt des Verfrachters. SpedSchiffZ. 1928, 741/2, 762/3, 784/5 u. 801/2.
Strauß, L. Das Internat. übereinkommen üb. d. Eisenbahnfrachtverkehr. GerichtsZtg. 1928, 309/18, 341/51 u. Schluß folgt.
Internat. übereinkommen üb. d. Eisenbahnfrachtverkehr v. 23. Okt. 1924. Bern, Zentralamt 1928. (297 S.)
Die internat. übereinkommen über d. Eisenbahnverkehr. Prager Arch. 1928, 1313/76.

i) Ausländisches Eisenbahnrecht.

Loening, O. Eine folgenschwere Neuerung im Danziger Eisenbahnrecht. VerkehrsrR. 1928, 368/9.
Pollak, R. Zur neuen Eisenbahnverkehrsordn. JurBl. 1928, 285/6.
D. neue Eisenbahnverkehrsordn. für d. Tschechoslowakei. Ztschr. d. Ver. Dtsch. Eisenbahnverw. 1928, 1070/2.
v. Kostenitsch. Das neue lettländische EisenbahnGes. Rigasche Ztschr. f. Rechtswissensch. 1928, 76/87.
Ungarische neue Eisenbahnverkehrsordn. Ztschr. d. Ver. Dtsch. Eisenbahnverw. 1928, 1102.
Pohl, H. Das Eisenbahnrecht d. U. d. S. S. R., insbes. das neue Statut der russisch. Eisenbahnen v. 1. Okt. 1927 (24. Mai 1927). Arch. f. Eisenbahnwes. 1928, 613/42 u. 945/68.
Wehde-Textor. Neuerungen d. russischen Eisenbahnstatuts von 1927. Ztschr. d. Ver. Dtsch. Eisenbahnverw. 1928, 1147/9.

4. a) Seeschiffahrt.

Borchard, H. H. u. Fulst, O. Seeverkehrsrecht. Seestraßen- u. Seehäfenrecht. E. Leitf. f. Behörden u. Wirtschaft. Hrsg. Berlin, Heymann 1928. (XVI, 358 S.) = Taschen-Gesetzsammlung. 129. Lw. 9,75.
Entscheidungen d. Reichsoberseeamts u. d. Seeämter d. Dtsch. Reichs. Hrsg. Reichsverkehrsministerium. Bd. 24. [10 Hefte.] H. 6. Berlin 1928: Reichsdruckerei. Berlin, Reichsverkehrsministerium. 2,50.
Carey, F. H. D. praktische Auswirk. der engl. Gesetzgeb. u. Rechtsprech. über die Haager Regeln. Mitt. Int. TranspVersVerb. 1928, 120/8.
Dor, L. Nutzungsverlust des Reeders als direkte Havariegrosse-Folge. Mitt. Internat. TranspVersVerb. 1928, 133/5.
Heuer. D. Verhältnis d. York-Antwerpener Regeln 1924 zu d. Landesrechten. HansRGZ. 1928, 569/76.
Hochgräber, G. D. Entwurf eines estnischen Dispachegesetzes. Mitt. d. Int. TranspVersVerb. 1928, 100/4.
Sieveking, A. D. Verhältnis d. York-Antwerpener Regeln 1924 zu den Landesrechten. HansRGZ. 1928, 649/54. Desgl. Hochgräber in Ztschr. f. VersWes. 1928, 1093/5.

Seewasserstraßenverordnung.

Polizeiverordnung zur Regelung des Verkehrs auf den deutschen Seewasserstraßen. Hrsgeg. v. Reichsverkehrsministerium. II. Aufl. Berlin, Mittler 1928. (VII, 214 S.) 1,50.
Wendling, P. § 37 der Seewasserstraßenordnung. (überholen.) Hansa, Dtsch. nautische Zs. 1928, 1483/5.

4. b) Binnenschiffahrt.

Erhöhung d. Schiffahrtsabgaben. VerkehrsrR. 1928, 458/60.
Heuer. Haftung aus der Schiffszettel-Erteilung bei Fob-Sendungen. HafenverkehrsZtg. 1928, Nr. 28.
Lederle, A. D. Donau u. d. internat. Schiffahrtsrecht. Berlin, Dümmler 1928. (88 S.) = Völkerrechtsfragen. H. 17. 4,50.
Lindeck. Z. Frage d. Ausschließlichkeit d. Zuständigkeit d. nach § 14 Nr. 1 GVG. als besondere Gerichte zugelassenen Rheinschiffahrtsgerichte. JW. 1928, 1713/6.
Napp-Zinn, A. F. Binnenschiffahrt u. Eisenbahn. Werden, Gestalt u. Problem ihres Verhältnisses i. Dtsch. Reich. Leipzig, Glöckner 1928. (VIII, 126 S.) Kölner wirtsch. u. sozialw. Studien. Fl. 2 H. 3. 7,20.
Peuker, M. D. Gesetzentwurf betreff. d. privatrechtl. Verhältnisse d. Binnenschiffahrt. JurZ. Tschechoslow. 1928, 97/101.
Schmitt, A. Binnenschiffahrt. Handwörterb. d. Staatswissenschaften. ErgBd. 134/64.
Schneider, J. Der Ablauf d. Löschzeit u. seine Rechtsfolgen nach § 49 u. § 51 BSchG. VerkehrsrR. 1928, 410/2.
Zschucke. üb. d. Zweckmäßigkeit e. allgemeinen Binnenwasserstraßenordnung. Ztschr. f. Binnenschiffahrt 1928 Nr. 20.

5. Luftfahrt.

Basarke, K. W. Das Recht d. Luftfahrt mit dtsch. Luftfahrzeugen u. seine Handhabung im Reich u. in Preußen. Ztschr. f. LuftR. 1927/8, 65/150.
Beaumont, K. M. Freedom of the Air and the Paris Convention of 1919 ZLuftR. 1928, 1/3.
Dietz. D. Protokoll betr. Abänder. d. Art. 5 d. Konvention über die Regel. d. Luftfahrt v. 13. Okt. 1919 (gezeichnet zu London am 27. Okt. 1922). Ztschr. f. LuftR. 1928, 291/2.
Diwald. D. tschechoslowak. Ges. über den Luftverkehr. Ztschr. f. Ostrecht 1928, 478/501.
Döring, H. D. Enthaftungsklausel im Luftverkehr. Ztschr. f. LuftR. 1927/8, 209/15.
— D. Reichsgericht zur Enthaftungsklausel im Luftverkehr. Ztschr. f. LuftR. 1928, 292/5.
Eger. Der Stand d. Rechtsprechung zur Haftung des Luftfahrzeughalters. Die Wirtschaft u. d. Recht 1928, 729/36.
Joseph. Flugeisenbahnverkehr. Reichsbahn 1928, 953/9 u. Schluß folgt.
Kaftal, A. Grundzüge des poln. Luftrecht. Ztschr. f. LuftR. 1928, 1486 93.
Kreiser, W. Die neue Luftverkehrsverordnung. Luft- u. Kraftfahrt 1928, Nr. 10, 11 u. 12.
Makarov, A. R. D. zwischenprivatrechtlichen Normen d. Luftrechts. Ztschr. f. LuftR. 1927/8, 150/87.
Meyer, A. Das Problem der Haftung des Halters von Luftfahrzeugen aus dem Beförderungsvertrage. JW. 1928, 2310/3.
Oppikofer, H. Juristisches zum Luftlichtbild. Ztschr. f. LuftR. 1928, 235/56.
Peterskj, J. S. D. Entwicklung d. Luftrechts in d. Sowjetunion. Ztschr. f. LuftR. 1927/28, 1/14.
Pittard, E. Dominium Coeli. Ztschr. f. LuftR. 1927/8, 15/9.
Richter, L. D. Sozialversicher. d. Luftverkehrspersonals. Ztschr. f. LuftR. 1928, 256/90.
Rooker, K. An international code of civil air law and the International Chamber of Commerce. ZLuftR. 1927 8, 19/22.
Schleicher. Luftfahrt, Staat u. Recht. DJZ. 1928, 1382/5.
Schleicher, R. Die Wiener Tagung d. International Law Association u. d. Luftrecht. Ztschr. f. LuftR. 1927/8, 215/7.
Schreiber, O. D. Entwurf eines internationalen Abkommens über d. Haft. d. Unternehmers bei internationalen Lufttransporten. Ztschr. f. LuftR. 1927/8, 22/54.
— Internationale Verhandlungen u. nationale Gesetzgeb. auf dem Gebiete d. Luftfahrtrechts. ZentralBl. HR. 1928, 297/8.
Stieber, M. Zukunft d. Luftfahrzeughypothek. Ztschr. f. LuftR. 1927/8. 187/208.
de Vissher, F. Le régime juridique de l'espace atmosphérique et la question de le nationalité des aéronefs. ZLuftR. 1928, 4/25.
Wegerdt, A. Deutschland u. d. Pariser Luftverkehrsabkommen v. 13. Okt. 1919. (CINA.) Ztschr. f. LuftR. 1928, 25/49.
— D. Madrider Luftrechtstagungen. DJZ. 1928, 922.

6. Kraftfahrzeugverkehr.

a) Allgemeines.

Alexander, R. Vorschläge zur Änderung der Kraftfahrzeugverkehrsordnung. RdKrftf. 1928, 209/13.
Arndt. D. Auto im Auge des Richters. RdKrftf. 1928, 339/40.
— D. neuesten Entscheidungen im Autorecht. RdKrftf. 1928, 205/8, 222/4, 237/40, 253/6, 271/2, 288, 303/4, 321/36.
Aumer, G. D. Kraftfahrzeugverkehr. 2. Aufl. Berlin, de Gruyter 1928. Geb. 4,50.
Graf v. Brockdorff. D. Rechtsgültigkeit d. üblichen Finanzierungsverträge i. Automobilhandel. EisenbahnE. 1928, 29/36.
Conrad. D. Kraftverkehr in d. Rechtsprech. d. RG. DJZ. 1928, 1466/7.
Förster. Ist § 17 Abs. 1 KFVO. vom 16. März 1928 normausfüllend od. nicht? Dtsch. AutoR. 1928, 367/70.
Gralle, H. Lücken d. Verordn. über den Kraftfahrzeugverkehr v. 5. Dez. 1925 in d. Fass. d. Verordn. v. 28. Juli 1928 (KVO.). Dtsch. AutoR. 1928, 287/90.
Grau. Gesichtspunkte für eine großzügige Neuregelung des Kraftfahrverkehrs. RVerwBl. 1928, 841/3. Desgl. DRZ. 1928, 340/2.
v. d. Groeben. D. Anwend. von örtlichen Polizeiverordnungen auf den Kraftfahrzeugverkehr. RdKrftf. 1928, 316.
— D. jüngste Rechtsprech. d. Kammergerichts in Auto-Sachen. RdKrftf. 1928, 302/3.
Gülde. Blankettgesetze in d. Verordn. über Kraftfahrzeugverkehr. RdKrftf. 1928, 216/7.
— D. neuere Rechtsprech. d. Oberlandesgerichts Dresden in Auto-Sachen. RdKrftf. 1928, 285/8.

Josef, E. Kleinere Streitfragen aus d. Autorecht. Dtsch. AutoR. 1928, 225/8 247/52 u. 273/6.
— Wünsche in bezug auf d. Änder. des Kraftfahrzeuggesetzes. Dtsch. AutoR. 1928, 289/92.
Landsberg, K. Von den Wurzeln d. dtsch. Autorechtsprech. Dtsch. AutoR. 1928, 435/6.
Meyer Th. u. D. Arndt. D. letzten Entscheidungen des Reichsgerichts im Autorecht. RdKrftf. 1928, 195/9 u. 276/84.
Peters, W. Wir verlangen Kraftfahrer-Sondergerichte! RdKrftf. 1928, 250.
Rosenmeyer. D. Rechtsprechung des Frankfurter Strafsenats in Verkehrsfragen. FrankfurtAK. 1928, 25/8 u. Forts. folgt.
Schmidt, A. Die bedenkliche Rechtsprechung des Reichsgerichts in Autosachen. RdKrftf. 1928, 355.
Die einheitlichen Verkehrszeichen f. Deutschland (gemäß Verordn. v. 8. Juli 1927 u. 23. Aug. 1927). Berlin, R. K. Schmidt 1928. (16 S.)
Weitz, P. Rechtstaschenbuch f. d. Kraftverkehr. [Nur] Zahlenanh. u. Erg. Stuttgart, Verlag f. Wirtsch. u. Verk. 1928. Zahlenanh. u. Erg. 2. Ausg. vom 1. Nov. 1928 von E. Oberländer. (168 S.) 1,95.

b) Gesetzesausgaben.

v. Hellingrath, W. u. A. Michel. D. Verkehr mit Kraftfahrzeugen in Bayern. Ges. u. Verordn. üb. Kraftfahrzeugverkehr mit Erl. u. Vollzugsvorschrift. Tl. 1. 2. Augsburg, Himmer 1928. 3., verm. u. verb. Aufl. (XII, 200 u. 285 S.) 3,25 u. 4,—.
Hey, R. D. neue Verordn. üb. Kraftfahrzeugverkehr, nebst e. Anh. wicht. Bestimmgn. d. letzt. Zeit. 3. erw. Aufl. Berlin, Schmidt 1928. (VII, 163 S.) 2,50.
Steinberg, F. D. Ges. üb. d. Verkehr mit Kraftfahrzeugen nebst all. dazu erlass. Verordn., Ausführungsbestim., Anweis. usw. d. Reichs- u. Landesbehörd. [Nebst] 2 Anl. 6. Aufl. Neuwied, Meincke 1928. (VIII, 252 S.) 3,50.
Verordnung üb. Kraftfahrzeugverkehr. V. 16. März 1928. (RGBl. I S. 91). Stuttgart, Kohlhammer 1928. (30 S.) —,75.

c) Beschaffenheit, Ausrüstung u. Ladung.

Grau. Mißstände im Anhängerwesen. RdKrftf. 1928, 352/3.
— D. gesetzl. Regel. d. Verwend. v. Anhängern an Kraftwagen. Indu-HK. Berl. Mitt. 1928, 739/40.
Gülde. Beleucht. d. hinteren Kennzeichens. Dtsch. AutoR. 1928, 285/8.
— Zur Bremserfrage bei d. Anhängewagen d. Zugmaschinen ohne Güterladeraum. Dtsch. AutoR. 1928, 437/40.
— D. Schleudern d. Kraftfahrzeugs. Dtsch. AutoR. 1928, 241/4.
Kruse, F. D. Anbring. u. Verwend. d. Klaxons ist unzulässig. RdKrftf. 1928, 310.
Liebers. Wann dürfen Probefahrtkennzeichen benutzt werden? Dtsch. AutoR. 1928, 269/72.
May. Zur Frage d. „zulässigen" Belast. eines Kraftfahrzeugs. Dtsch. AutoR. 1928, 267/70.
Rochen. Langladungen auf Kraftfahrzeugen. RdKrftf. 1928, 312.

d) Zulassung u. Führerschein.

Bohlmann, W. D. Zulassung eines Kraftfahrzeugs u. d. Führerscheinfrage unter Berücksichtigung d. Verordnung v. 16. März 1928. Versicherung u. Geldwirtschaft, Beilage zu H. 40 v. 1. Okt. 1928.
Hagen, O. Kraftfahrten ohne Führerschein. VerkehrsrR. 1928, 355/6.
Kaffil. Kraftfahrten ohne Führerschein. VerkehrsrR. 1928, 460/2.
Kaiser. Welche Behörde ist für d. Zulass. eines Kraftfahrzeuges zuständig? RdKrftf. 1928, 348 u. Dtsch. AutoR. 1928, 431/4.
Liebers. D. rechtl. Beurteil. d. Klein-Krafträder nach den neuesten gesetzl. Bestimmungen. Dtsch. AutoR. 1928, 311/4.
Lorey. Übungsfahrten der Fahrschüler auf Krafträdern. VerkehrsrR. 1928, 455/6.
Meyer, Th. D. Stellung d. Sachverständigen u. d. Fahrlehrers bei Prüfungsfahrten. RdKrftf. 1928, 241/2.
Sprick, G. D. neuesten Vorschriften d. Kraftfahrzeugverordn. über Einteilung in äußere Beschaffenheit der Kraftfahrzeuge, ihre Zulass., über Führerprüfung, Probefahrtkennzeichen. Dtsch. AutoR. 1928, 237/42.

Arndt, D. Schwarzfahrt u. ihre Folgen. Berlin, Sack 1928. (62 S.) = Rechtsfragen d. Praxis. Bd. 4. 1,50.
Hartmann. Zum Begriff d. Schwarzfahrt. RdKrftf. 1928, 311/2.
Wolff-Willinger. Vom Begriff d. Schwarzfahrt u. d. Verpflicht. des Halters zu ihrer Verhüt. Dtsch. AutoR. 1928, 217/22.

e) Benutzung der Wege.

Gülde. Neuere Literatur u. Rechtsprech. zur Fußgängerfrage. Dtsch. AutoR. 1928, 415/6.
— Noch einmal d. Privileg d. Fußgängers. Dtsch. AutoR. 1928, 389/90.
Hartmann. D. Landbevölker. kann besondere Rücksichtnahme durch d. Kraftfahrer im städtischen Straßenverkehr beanspruchen, besonders an Markttagen. RdKrftf. 1928, 221/2.
v. Hellingrath, W. Polizeiliche Beschränkungen d. Verkehrs mit Kraftfahrzeugen. Dtsch. AutoR. 1928, 333/6.
Kääb, A. Polizeiliche Beschränkungen d. Verkehrs mit Kraftfahrzeugen. Dtsch. AutoR. 1928, 233/8.
Koch I, G. Verkehrshinderndes Aufstellen u. Anhalten von Kraftfahrzeugen nebst „Randbemerkungen zu den obigen Ausführungen" v. Neukirch. RdKrftf. 1928, 212/3.
Parisius. Kraftfahrzeuge u. Wegeabgaben. VerkehrsrR. 1928, 403/7.
Schmidt-Lamberg, H. D. polizeiliche Schutz d. Landstraße. VerkehrsrR. 1928, 310/3.
Schneider, R. Ist d. Kraftwagenführer verpflichtet, auf einem öffentl. für Lastwagen freigegebenen Wege d. Tragfähigkeit einer Brücke oder eines Sinkkastens zu prüfen? RdKrftf. 1928, 202/4.
Schwinger, R. Dem Ende des Pflasterzolls entgegen. BayVBl. 1928, 257/65.
Gegen Verwaltungsgebühren für d. Mitführen v. Anhängern durch Lastkraftwagen. SpedSchiffZ. 1928, 483.

Liebers. Wann ist ein Ortsteil „beleuchtet"? Dtsch. AutoR. 1928, 339/40, desgl. Gülde ebenda 359/62.
Merzbacher, S. Ist der Landwirt zur Beleuchtung seines Fahrzeugs verpflichtet? Dtsch. AutoR. 1928, 281/4.
Müller. Zum Begriff d. Dunkelheit. Dtsch. AutoR. 1928, 333/4.

f) Fahrgeschwindigkeit u. Fahrordnung.

Arndt. D. Rechtsprech. d. OLG. Düsseldorf über den „geschlossenen Ortsteil". RdKrftf. 1928, 349.
Bezold, A. Beschränkungen d. Fahrgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen in Bayern. Dtsch. AutoR. 1928, 305/12.
Bracke u. Röder. Das Vorfahrtrecht. VerkehrsrR. 1928, 453/5. Vgl. auch Söltzer ebenda 551/3, Müller, Grau, Mißmahl, Schläger, Pick in RdKrftf. 290/5, Schrimpff ebenda 355/6, Sachs, Borchert, Volkmann, Pick i. Dtsch. AutoR. 1928, 315/6, 385/8, 405/8 u. 439/42.
Gülde. Zur Anwendbarkeit von § 30 Abs. 1 KraftVO. VerkehrsrR. 1928, 415/7.
— D. ausschließliche Geltung des Reichsrechts für d. „Überholen" im Kraftfahrzeugverkehr auf Normalstraßen. RdKrftf. 1928, 230/1.
— D. Kraftfahrzeugverkehr auf Einbahnstraßen. EisenbE. 1928, 347/51.
— Was ist eine „haltende" Straßenbahn? RdKrftf. 1928, 244.
Hahn. Die polizeilichen Verkehrsposten. WürttZR. 1928, 81/3, desgl. May, Dtsch. AutoR. 1928, 315/8.
Heirich, M. „Rechtsüberholen". VerkehrsrR. 1928, 306/7.
Heucke. D. rechtl. Bedeutung d. § 23 Abs. 3 d. KraftVO. Danziger Jur. Monatsschr. 1928, 49 ff.
Hüfner. Wodurch können d. Gefahren des großstädtischen Kraftfahrzeugverkehrs verringert werden. Dtsch. AutoR. 1928, 335/8.
Koch I, G. D. Pflicht zur Abgabe von Warnungszeichen an unübersichtlichen Stellen. RdKrftf. 1928, 356.
Liebers. Wie soll der Kraftfahrer an Straßenbahnen vorüberfahren? Dtsch. AutoR. 1928, 261/4.
May. Verhalten d. Kraftfahrers an Straßenkreuzungen. RdKrftf. 1928, 253. Desgl. Dtsch. AutoR. 1928, 357/60, Grau, Verkehrstechnik 1928, 459 u. Volkmann, VerkehrsrR. 1928, 501/2.
v. Miaskowsky. D. Fahrtrichtungszeichen im Kraftfahrzeugverkehr. Dtsch. AutoR. 1928, 263/8.
Müller. Zum Begriff kürzeste Entfernung d. § 18. Dtsch. AutoR. 1928, 305/6.
Schläger. D. Überholen d. Straßenbahn. Dtsch. AutoR. 1928, 243/6. Vgl. auch May ebenda 425/8.

g) Steuer.

Eggers. D. steuerl. Wirkungen d. Außerbetriebsetz. eines Kraftfahrzeugs. Dtsch. AutoR. 1928, 403/6.
Friesecke, K. Gilt d. Erstattungsvorschrift d. § 13 Kraftfahrzeugsteuergesetz auch im Falle d. Nachversteuer. wegen nicht rechtzeitiger Abmeldung? RdKrftf. 1928, 354.
— D. Umschreibungsverfahren f. Steuerkarten nach den Ausführungsbestimmungen zum neuen Kraftfahrzeugsteuergesetz. Dtsch. AutoR. 1928, 377/80.
Geiger. Über Kraftfahrzeugsteuer u. Sonderabgaben. Dtsch. AutoR. 1928, 427/8.
Goes, J. D. AusfBest. v. 13. Juli 1928 zum Kraftfahrzeugsteuerges. v. 21. Dez. 1927. Erl. Berlin, Struppe & Winckler 1928. (48 S.) 2,—.
Kraftfahrzeugsteuergesetz v. 21. Dez. 1927 nebst Ausfbest. Hrsg. i. Reichsfinanzminist. Berlin, Heymann 1928. (104 S.) 1,30.
Lemberg, K. Kommentar z. Kraftfahrzeugsteuerges. v. 21. Dez. 1927. [Nur] Anh.: Ausf.Best. Hamburg, Hermes 1928. (40 S.) = Zoll- u. Steuer-Jur. Büch. Lw. 1,20.

h) Unglücksfälle u. Haftpflicht.

Alexander, R. Lücken d. Haftpflichtrechts. RdKrftf. 1928, 308/9.
— Werkzeuge d. Urteilsfindung bei Kraftfahrzeugunfällen. RdKrftf. 1928, 274/6.
Arndt. Über d. Ursachen d. Autounglücke. RdKrftf. 1928, 306.
Bretzfelder. Welche Fragen will in Automobilsachen d. Jurist vom Techniker beantwortet haben? Dtsch. AutoR. 1928, 191/200.
Eger, G. Mehrheiten v. Kraftfahrzeughaltern. Dtsch. AutoR. 1928, 319/22.
Gießel, A. Lebrecht u. F. Dochnahl. Der Verkehrsunfallprozeß. Anwaltsblatt 1928, 335/7.
Grau. D. Automobilhaftpflicht auf dem Dtsch. Juristentag. Frankfurter Ztg. 1. Morgenbl. v. 9. Sept. 1928.
— Unfälle auf schlüpfrigen Asphaltstraßen. RdKrftf. 1928, 313.
Gülde. Wie steht es mit den gegenseitigen Ansprüchen zweier Kraftfahrzeughalter bei einem Autozusammenstoß? (Kraftfahrzeuggesetz § 17.) RdKrftf. 1928, 318/9.
— Beitrag zur Autohaft. juristischer Personen; Haftungsausschluß Dtsch. AutoR. 1928, 313/6.
Habbicht, F. Zur Änderung d. Haftung des Kraftfahrzeughalters. Versicherung u. Geldwirtschaft 1928, 318/20.
Hauschildt, F. Zur Frage d. Haftpflicht des Kraftwagenvermieters. RdKrftf. 1928, 317.
Hegener, K. Ausgleichung d. Ansprüche bei einem Autozusammenstoß. RdKrftf. 1928, 356.
Heirich, M. Berufsverantwortlichkeit. Dtsch. AutoR. 1928, 341/4.
Josef, E. Höhere Gewalt im Eisenbahnverkehr u. unabwendbares Ereignis im Kraftfahrzeugverkehr. Dtsch. AutoR. 1928, 201/3.
— Zur Haftpflicht d. Kraftfahrzeughalters. LZ. 1928, 1057/8.
— Zur Haftung des Kraftfahrzeughalters bei Gefälligkeitsfahrten. JW. 1928, 2313.

Kratz. Soll d. Haft. d. Kraftfahrzeuge geändert werden? Dtsch. AutoR. 1928, 199/202.
— Verminder. d. Unfälle durch Verschärf. d. Haft. d. Kraftfahrzeughalter. Dtsch. AutoR. 1928, 339/40.
Leßmann. D. Haftpflicht bei Autounfällen. Dtsch. Krankenkasse 1928, 1014/9.
Lindemann. Wie steht es mit den gegenseitigen Ansprüchen zweier Kraftfahrzeughalter b. e. Autozusammenstoß? RdKrftf. 1928, 258/9.
May. Unfallhaft. bei Übermüdung d. Kraftwagenführers. Dtsch. AutoR. 1928, 291/4.
v. Miaskowski. Berufsfahrer. Dtsch. AutoR. 1928, 329/34.
— Fahrlässigkeit. Dtsch. AutoR. 1928, 381/4.
— Freiluftverhandlungen. Dtsch. AutoR. 1928, 413/6.
— über d. polizeil. Ermittlungen in Kraftfahrzeugstrafsachen. Dtsch. AutoR. 1928, 209/16.
Müller. D. Autohaftpflicht auf dem Salzburger Juristentag. Dtsch. AutoR. 1928, 353/8.
— Schadensersatzpflicht bei Fahrzeugmiete. Dtsch. AutoR. 1928, 379/82.
Proskauer, W. über d. Qualität von Zeugen im Autoprozeß. RdKrftf. 1928, 340/1.
Schmid, E. E. D. Haft. bei Gefälligkeitsfahrten. Dtsch. AutoR. 1928, 345/6.
Spitzer, E. D. Haftung des Eigentümers des Kraftfahrzeuges. Gerichts-Ztg. 1928, 318/9.
Sprick, G. D. Haft. des Kleinkraftradfahrers. Dtsch. AutoR. 1928, 283/6.
— D. erhöhte Sorgfaltspflicht d. berufl. od. gewerblichen Kraftfahrers. Dtsch. AutoR. 1928, 221/6.
Volkmann, K. Ist d. Gefährdungshaft. d. Kraftfahrers gerechtfertigt? Dtsch. AutoR. 1928, 317/20.
— Haft. für durch Kraftfahrzeuge abgeschnellte Steine. Dtsch. AutoR. 1928, 387/8.
Walter, H. D. Eintrittspflicht d. Versicherers bei einem durch d. Kraftfahrzeug angerichteten Schaden, auch wenn d. Führer d. Fahrzeuges sich nicht im Besitze d. Führerscheines befindet. Dtsch. AutoR. 1928, 433/6.
Weber, W. Zur Aufklärung v. Autounfällen. RdKrftf. 1928, 341/4.
Zimmermann. Zur Haftung des Kraftfahrzeughalters bei Gefälligkeitsfahrten. JW. 1928, 1717.

Aumer. Bekämpf. des Verkehrslärmes. Dtsch. AutoR. 1928, 417/20.
Genest, W. Verkehrserschütterungen u. Verkehrsgeräusche. RdKrftf. 1928, 248/50.
Stotz. Wer haftet für die Beschädig. d. Häuser durch den Kraftwagenverkehr? RdKrftf. 1928, 245/6.

i) Kraftfahrlinien.

Loschelder. Zur Konzessionspflicht d. Kraftverkehrsvereine. RdKrftf. 1928, 297/8, ebenso Schumacher ebenda 300/2.
Schünemann, H. D. Rechtslage für private Kraftfahrlinien. RdKrftf. 1928, 220.
Schumacher. D. Stillegung von „ungesetzlichen Kraftfahrlinien" durch unmittelbaren Polizeizwang ist unzulässig. RdKrftf. 1928, 218/20. Ders. ebenda 236 u. Parisius ebenda 295/7.
Straus. D. derzeitige Rechtslage für den Kraftfahrlinienverkehr, insbes. für den Spediteursammelverkehr. SpedSchiffZ. 1928, 671.
Wolff-Williger. D. Tatbestandsmerkmale d. „Kraftfahrlinie" nach derzeitigem Stand d. Rechtsprech. Dtsch. AutoR. 1928, 391/2.

k) Strafrecht.

Cordes. Automobilfahrer u. Strafrecht. Dtsch. AutoR. 1928, 343/6.
Delcker. D. gebührenpflichtige Verwarnung in Baden. Dtsch. AutoR. 1928, 365/6.
Friesecke, K. Kann d. Wegnahme eines Kraftfahrzeugs zu vorübergehender rechtswidriger Benutz. als Diebstahl bestraft werden? Dtsch. AutoR. 1928, 293/6.
Gans, L. D. strafrechtl. Verantwortlichkeit d. Automobilbetriebsleiters bei Rauchentwickl. d. Kraftfahrzeuges. RdKrftf. 1928, 311.
Grau, H. Automobilstrafrecht. [Nur] Nachtr. Berlin, Mitteleurop. Motorwagenverein 1928. (46 S.)
von der Groeben. Kann die Ungültigkeit einer Polizeiverordnung od. anderen Vorschrift. zuungunsten des Täters wirken? RdKrftf. 1928, 284.
Josef, E. D. Unterschrift von Anträgen auf gerichtl. Entscheid. gegen Polizeistrafverfügungen. Dtsch. AutoR. 1928, 345/8.
Louis, B. Wie verhält sich d. beschuldigte Kraftwagenführer bei Vernehmungen durch Polizei u. Gericht? RdKrftf. 1928, 314/6.
Sachs, E. D. Transportgefährdung. Dtsch. AutoR. 1928, 391/4.
Schmid, E. E. D. Bestraf. d. Warnung vor Autofallen in d. schweizer. Gerichtspraxis. Dtsch. AutoR. 1928, 435/8.

l) Ausländisches Recht.

Haemmerle, H. D. Haftpflicht aus Kraftfahrzeugbetrieben. Wien, Manz 1928. (VII, 104 S.) 3,70. Öst. Sch. 6,—.
Martiloni, S. Verkehrsinitiative in d. Schweiz. Ztschr. f. VersWes. 1928, 1056/7.
Schmid, E. E. D. Haft. für Automobilunfälle nach franz. Recht. Dtsch. AutoR. 1928, 367/8.
Schönbein, A. D. Haft- und Versicherungspflicht d. Automobilhalters nach d. Entw. zu ei. Bundesges. üb. d. Automobil- u. Fahrradverkehr v. 10. Febr. 1926. Bern, Haupt 1928. (IX, 118 S.) 3,20.
v. Stepski-Doliwa, M. D. Kraftfahrwesen in Österr. (Sammlg. aller einschläg. Ges., Verordngn., behördl. Vorschriften u. Usancen.) Hrsg.: M. Winkler. Wien, Beck 1928. (IV, 262 S.) Lw. 6,50.
Volkmann, K. Ausländisches Kraftfahrzeugrecht. Seine Bedeutung f. d. Fortentwickl. d. ges. Regel. in Dtschl. Dtsch. AutoR. 1928, 185/92 u. 215/8.

7. Spedition.

Altenburg. D. neuen Spediteurbedingungen u. d. OLG. Braunschweig. VerkehrsrR. 1928, 462/4. Desgl. Brandis, Durst, Senckpiehl u. Reuver ebenda 503/9.
Hald, K. Zur Geschichte d. Spediteur-Rechts. SpedSchiffZ. 1928, 859/60, 877/8, 894/5, 911/2 u. Forts. folgt.
Kes, W. Spediteurbedingungen. Praktische Winke für den Werksleiter. SpedSchiffZ. 1928, 519/20.
Koehler, W. Spediteure u. Wirtschaft. EisenbahnE. 1928, Bd. 46, 336/42 u. Bd. 47, 14/9.
Münch, K. D. Verkehrsformen des dtsch. Lagerscheins. Mannheim, Bensheimer 1928. (XI, 139 S.) 6,—.
Reuver. D. neuen allgem. dtsch. Spediteurbedingungen. ZentrBl. HR. 1928, 191/7.
Röder. Spediteur- u. eisenbahnfeindliche Maßnahmen der Reichspost. Verkehrsrechtl. Rdsch. 1928, 456/8.
Schweinburg, K. D. Versicher. d. Speditionsgutes. Eine system. Darstell. nach dtsch. u. österr. Recht. Wien, Braumüller. (50 S.)
Senckpiehl. D. Ablieferung u. die Ersatzablieferung. VerkehrsrR. 1928, 353/5.
— Speditions- u. sonstiges Verkehrsrecht. SpedSchiffZ. 1928, 561/2, 672/3, 841/2 u. 861/3.
— D. Weisungen des Auftraggebers. SpeduSchiffZ. 1928, 707 u. 743/4.

8. Versicherungsrecht.

a) Haftpflicht- u. Verkehrsunfallversicherung.

Arndt. Kommt d. Auto-Zwangsversicher.? RdKrftf. 1928, 257/8.
Ausschluß d. Versicherung anläßlich e. Unfalles bei d. Ausführung od. dem Versuche v. Verbrechen od. Vergehen. Nebst Bemerkungen zu diesem Urteil d. RG. von Kaffil. RdKrftf. 1928, 198/200.
Bezold, A. D. Zwangshaftpflichtversicher. Dtsch. AutoR. 1928, 401/4.
Grundies, H. Umfaßt d. Autohaftpflichtversicher. nur d. Gefährdungshaft. nach dem Kraftfahrzeugges. Dtsch. AutoR. 1928, 431/2.
Josef, E. Haftpflicht des Versicherers bei Gefälligkeitsfahrten mit Kraftwagen. VersuGeldw. (Beil. zu 49 VersVertr. Nr. 45.
Schütz, W. D. Buße im Strafverfahren u. d. Haftpflichtversicher. RdKrftf. 1928, 236/7.
Sölter. D. Haftpflichtrecht u. d. Haftpflichtversicherungsschutz bei Schwarzfahrten. JurR. f. Privatversich. 1928, 365/6.

b) Transport- u. Autokaskoversicherung.

Bejeuhr, W. Eidesstattliche Erklärungen. ZVersWes. 1928, 805/6.
Blau, B. D. Neuwertversicher. im Brandschadensfalle. (Sachlebensergänzungsversicher.) Dtsch. AutoR. 1928, 291/4.
Gottschalk, A. Führerschein u. Autokaskoversicherung. RrKrftf. 1928, 225/6.
Hochgräber. D. Tagung des Internationalen Transport-Versicherungs-Verbandes. Ztschr. VersWes. 1928, 935/7 u. 959/61.
— Aus der Transportversicherung. ZVersWes. 1928, 618/20, 649/50, 674/5, 698/9, 716, 736/8, 757/8, 804/5, 845/7, 870/1, 888/9, 910/2, 981/3, 1032/3.
Katz, E. Autokaskoversicher. u. Eigentumsvorbehalt. Dtsch. AutoR. 1928, 383/6.
Kisch, W. Bemerkungen zur Speditionsversicher. ZentrBl. H. R. 1928, 271/6.
Lew, M. D. Frage d. Abzüge „Neu f. Alt" bei Autokaskoversicher. ZVersWes. 1928, 1071/3.
Marcus, R. Was ist Zeitwert? Einiges zur Klär. d. Frage, welchen Wert d. Versicherungsgesellschaft bei Totalschäden zu vergüten hat. RdKrftf. 1928, 265/6.
Pfeiffer. Zur Autokaskoversicherung. JurR. PrVers. 1928, 195/6. Desgl. Hanel, Dtsch. AutoR. 1928, 317/8.
Schramm, W. D. Berechn. von Totalschäden. — Der Abzug „neu für alt". RdKrftf. 1928, 229/30.
Schurgast, L. D. Einschluß von Fracht u. Zoll bei d. Transportversicher. ZVersWes. 1928, 729/33.
Sölter. D. Versicherungsübergang bei der Veräußerung von Kraftfahrzeugen. JurR. PrVers. 1928, 193/5.

c) See- u. Luftversicherung.

Beue, A. D. Begriff d. Versicherungsfalles in d. Seeversicher. Hamburg, Friederichsen, de Gruyter 1928. (75 S.) Hamb. Rechtsstud. H. 1. 4,50.
Die französische Seegüterpolice vom 1. Okt. 1928. Mitt. Int. TranspVersVerb. 1928, 105/10.
Döring, H. D. Luftversicherung Entwicklg., Recht u. Technik. Berlin, Mittler 1928 (232 S.) = Veröffentl. d. Dtsch. Vereins f. Versicherungs-Wissenschaft 42. 18,—.

Übersicht der Rechtsprechung.

(Die rechtsstehenden Ziffern bedeuten die Seitenzahlen dieses Heftes.)

A. Zivilrecht.

Bürgerliches Gesetzbuch.

§§ 133, 157 BGB.; § 55 VVG. Bei mehrdeutigen Bestimmungen eines Versicherungsvertrags kommt es darauf an, wie die Auffassung des Versicherten war und sein durfte. Die Auslegung „Besonderer Bedingungen" ist nicht frei nachprüfbar. Bei Vereinbarung über die Berechnung des Wertes der versicherten Gegenstände kommt es auf die Aufwendungen des Versicherten nicht an. RG. . . . . 3174[5a]

§ 138 BGB.; §§ 29f. BSchiffG. Die im Befrachtungsvertrage eines Elbschiffers enthaltene Beschränkung des Anspruchs auf das gesetzliche Liegegeld verstößt nicht gegen die guten Sitten. OLG. Dresden. 3192[3]

§ 242 BGB. Aufwertung einer Enteignungsentschädigungssumme. RG.. . . . . 3184[16]

§§ 254, 256 BGB. Gastaufnahmevertrag. Verletzung eines Gastes durch Knallerbsen bei dem karnevalistischen Vergnügen einer Gastwirtschaft. Der Wirt haftet nicht, wenn das Werfen mit Knallerbsen eine Gepflogenheit der Gäste war, die der Bekl. kannte oder doch wahrnehmen konnte, und wenn er trotzdem die Wirtschaft aufsuchte oder darin blieb. RG. . . . . 3185[17]

§ 254 BGB. Bei Straßenbahnunfällen kann als Verschulden der Angestellten, das die Betriebsgefahr erhöht, in Betracht kommen: ruckweises Anziehen des Wagens, namentlich kurz vor einer Kurve, zu schnelle Fahrt. Die Einnahme des für den Schaffner bestimmten Platzes auf der Plattform durch einen Fahrgast begründet kein Verschulden. Unklarheiten über den Verlauf des Unfallvorganges belasten den Betriebsunternehmer. RG. . . . . 3170[1]

§ 254 BGB. Eigenes Verschulden eines Fußgängers liegt dann vor, wenn er trotz des warnenden Glockenzeichens einen Überweg zu überschreiten versucht und dabei hinfällt. Was ist ein verkehrsreicher Überweg i. S. § 49 EBBetrO. OLG. Frankfurt . . . . . . 3192[4]

§ 323 BGB.; VVG. Verpflichtung des Versicherten aus einer laufenden Transportversicherung bei einer Veräußerung seiner Anlagen, die Pflicht zur Prämienzahlung dem Rechtsnachfolger aufzuerlegen. RG. 3182[12]

§ 831 BGB.; § 23 EBBetrO. v. 4. Nov. 1904. Die Eisenbahn haftet für Unfälle beim Aussteigen nicht vertraglich und für zu großen Abstand des Trittbretts nicht aus Verschulden. OLG. Stuttgart . . 3193[6]

§§ 839, 823 BGB. Die Provinz als Straßeneigentümerin ist zur Aufstellung von Warnungszeichen an gefährlichen Stellen nicht verpflichtet; diese Verpflichtung trifft vielmehr nur den Staat, der für die eine Amtspflichtverletzung seiner Beamten darstellende Unterlassung der Anbringung solcher Warnungszeichen dem dadurch Geschädigten gegenüber allein aufzukommen hat. RG. . . . . 3171[3]

§§ 1127, 1128, 1281 BGB. Hinterlegung der Versicherungssumme für Versicherten und Hypothekengläubiger, wenn von dessen Zustimmung die Zahlung abhängig ist. RG. . . . . 3182[13]

§§ 1127, 1128, 1192, 1282 BGB.; § 101 VVG. Anspruch des Grundschuldgläubigers auf die Versicherungssumme: kein Recht des Versicherers auf Abtretung der Gläubigerrechte. RG. . . . . 3177[7]

Aufwertungsgesetz.

§§ 59 Abs. 1, 60 Abs. 1, 67 Abs. 2 AufwG.; Art. 97, 101 Abs. 1, 102, 107 DurchfVO. Bei der Aufwertung zugunsten eines Aufwertungsstocks wird eine Hypothek auch dann voll zu dem Aufwertungsfonds herangezogen, wenn der Versicherer noch andere als die in § 59 Abs. 1 AufwG. genannten Versicherungen betreibt. Der Teilungsplan wird unter Ausschluß des Rechtswegs aufgestellt. RG.. . 3183[15]

Durchführungsverordnung zum Aufwertungsgesetz.

Art. 97, 101 Abs. 1, 102, 107 DurchfVO.; §§ 59 Abs. 1, 60 Abs. 1, 67 Abs. 2 AufwG. Bei der Aufwertung zugunsten eines Aufwertungsstocks wird eine Hypothek auch dann voll zu dem Aufwertungsfonds herangezogen, wenn der Versicherer noch andere als die in § 59 Abs. 1 AufwG. genannten Versicherungen betreibt. Der Teilungsplan wird unter Ausschluß des Rechtswegs aufgestellt. RG.. . . . . . 3183[15]

Verordnung vom 22. Mai 1926.

Art. 5 VO. v. 22. Mai 1926. Endgültige Erledigung des Versicherungsanspruchs infolge vorbehaltloser Annahme der Zahlung auch von Schadensersatzansprüchen wegen Verzuges. RG. . 3172[4]

Eisenbahnbau- und Betriebsordnung.

§ 23 EBBetrO. v. 4. Nov. 1904; § 831 BGB. Die Eisenbahn haftet für Unfälle beim Aussteigen nicht vertraglich und für zu großen Abstand des Trittbretts nicht aus Verschulden. OLG. Stuttgart . 3193[6]

§ 49 EBBetrO.; § 254 BGB. Eigenes Verschulden eines Fußgängers liegt dann vor, wenn er trotz des warnenden Glockenzeichens einen Überweg zu überschreiten versucht und dabei hinfällt. Was ist ein verkehrsreicher Überweg i. S. § 49 EBBetrO. OLG. Frankfurt 3192[4]

Reichshaftpflichtgesetz.

RHaftpflG. Bei Straßenbahnunfällen kann als Verschulden der Angestellten, das die Betriebsgefahr erhöht, in Betracht kommen: ruckweises Anziehen des Wagens, namentlich kurz vor einer Kurve, zu schnelle Fahrt. Die Einnahme des für den Schaffner bestimmten Platzes auf der Plattform durch einen Fahrgast begründet kein Verschulden. Unklarheiten über den Verlauf des Unfallvorganges belasten den Betriebsunternehmer. RG. . . . . 3170[1]

Binnenschiffahrtsgesetz.

Verfügungsbeschränkungen des Eigentümers in Ansehung eines registrierten Binnenschiffs können im Schiffsregister nicht eingetragen werden. KG. . . . . 3188[1]

§§ 28, 48 BSchiffG. Befreiung von der Leistungspflicht beim Vorliegen höherer Gewalt. OLG. Köln. . . . . 3193[5]

Wahlordnung für die Betriebsvertretungen bei der Reichsbahngesellschaft.

§ 12 WahlO. für die Betriebsvertretungen bei der Reichsbahngesellschaft; § 61 BetrRG. Die vorläufige Feststellung des Ergebnisses bei den Reichsbahnbetriebsrätewahlen ist keine „wesentliche Vorschrift über das Wahlverfahren", die zur Anfechtung berechtigt. RArbG. . . . . 3199[1]

Gesetz über den Versicherungsvertrag.

Behandlung der Wiederherstellungsklausel bei Abschluß des Feuerversicherungsvertrages mit mehreren Gesellschaften, die in ihren Allgemeinen Bedingungen verschieden lautende Klauseln haben. RG. 3179[9]

§§ 16, 17, 20 VVG. Rücktritt des Versicherers vom Versicherungsvertrage wegen Verletzung der Anzeigepflicht des Versicherten. KG. 3191[1]

§§ 16, 18, 21 VVG. Bedeutung der falschen Beantwortung einer an den Versicherungsnehmer ausdrücklich gestellten Frage. RG.. . . . . 3174[5]

§ 55 VVG.; §§ 133, 157 BGB. Bei mehrdeutigen Bestimmungen eines Versicherungsvertrags kommt es darauf an, wie die Auffassung des Versicherten war und sein durfte. Die Auslegung „Besonderer Bedingungen" ist nicht frei nachprüfbar. Bei Vereinbarung über die Berechnung des Wertes der versicherten Gegenstände kommt es auf die Aufwendungen des Versicherten nicht an. RG. . . . . 3174[5a]

§ 61 VVG. Die Nichtentlassung eines Angestellten, der sich einer Brandstiftung schuldig gemacht hat, ist ein den Versicherer befreiendes grobes Verschulden des Versicherungsnehmers, auch wenn dieser ohne Gefährdung der eigenen Sicherheit gegen Strafverfolgung die Entlassung nicht aussprechen konnte. RG. . . . . 3181[11]

§ 61 VVG. Ausbedungene Sorgfaltspflicht des Versicherten keine Bedingung für die Versicherung im Rechtssinne, Umfang der Sorgfaltspflicht bei Aufbewahrung von Schmucksachen. RG. 3181[10]

§ 68 VVG.; § 323 BGB. Verpflichtung des Versicherten aus einer laufenden Transportversicherung bei einer Veräußerung seiner Anlagen, die Pflicht zur Prämienzahlung dem Rechtsnachfolger aufzuerlegen. RG. . . . . 3182[12]

§§ 70, 192 VVG. Eine öffentlich-rechtliche Feuerversicherungsanstalt kann das dem Erwerber der versicherten Sache nach § 70 Abs. 2 VVG. zustehende Kündigungsrecht nicht ausschließen. LG. I Berlin 3198[1]

§§ 89, 187 VVG. Fall einer Versicherung entgangenen Gewinns und anderer Schäden bei laufender Feuerversicherung. RG. . 3175[6]

§ 101 VVG.; §§ 1127, 1128, 1192, 1282 BGB. Anspruch des Grundschuldgläubigers auf die Versicherungssumme; kein Recht des Versicherers auf Abtretung der Gläubigerrechte. RG. . . . . 3177[7]

Allgemeine deutsche Seeversicherungsbedingungen.

§ 75 ADSVB. Die in § 75 ADSVB. verordnete Ausbesserungspflicht des Versicherten ist nicht von Bedeutung für den Schadensersatzanspruch als solchen, sondern nur für seine Höhe. RG. . 3178[8]

B. Strafrecht.

Strafgesetzbuch.

§§ 222, 73 StGB.; §§ 2 Abs. 3, 21 Abs. 3 KraftfahrzVerkVO. Vorschriftswidriges Überholen oder Ausweichen. Das Verhältnis zweier Fahrbahnen zueinander. Fälle zulässigen Abweichens von den polizeilichen Fahrvorschriften. Verpflichtung zur besonderen Vorsicht im Hinblick auf möglicherweise unvernünftige Bewegungen eines Fußgängers. Tateinheitliches Zusammentreffen eines mehrfach fahrlässigen Verhaltens. RG. . . . . 3186[18]

§ 230 StGB. Ein Kraftfahrzeugführer ist verpflichtet, die vor hm liegende Fahrbahn aufs sorgfältigste ins Auge zu fassen, und wird davon auch nicht enthoben, wenn es regnet und die Windschutzscheibe mit Regennässe beschlagen und dadurch getrübt ist. Der Führer muß unter solchen Verhältnissen nötigenfalls die Windschutzscheibe öffnen und so langsam und vorsichtig fahren, daß die Erfüllung seiner Verpflichtung, die Gefährdung anderer Straßenbenützer zu verhindern, sichergestellt ist. BayObLG. . . . . 3191[6]

§ 230 StGB.; § 21b KraftfahrzVerkVO. Keine Verpflichtung des überholten Radfahrers zur Tempoermäßigung. OLG. Kiel . 3196[15]

§ 230 Abs. 2 StGB.; § 21 Abs. 2 KraftfahrzVerkVO. Linkskurven in kurzem Bogen nur bei allergrößter Vorsicht und in Erwartung unvorhergesehener Hindernisse statthaft. OLG. Kiel. . . . . 3197[18]

§§ 331 ff. StGB. Der Vorsteher des Stadtbahnhofes in Memel ist kein Beamter. ObTrib. Kowno . . . . 3202[1]

Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen.

KraftfahrzVerkG. Entziehung des Führerscheins. PrOVG. 3200[1]

§ 3 KraftfahrzVerkG. Der Fahrlehrer kann die Begleitung und Beaufsichtigung des auf einem Kraftrade sich übenden Schülers von einem Kraftrade aus vornehmen. OLG. Köln . . . . 3198[19]

§§ 3, 24 Abs. 1 Nr. 1 KraftfahrzVerkG. Bei Krafträdern genügt es, wenn der Fahrlehrer den Fahrschüler auf einem anderen Fahrzeug begleitet. Er muß aber imstande sein, jederzeit mittelbar in ausreichender Weise auf die Führung des Kraftrades einzuwirken. OLG. Jena 3196[13]

§ 7 Abs. 3 KraftfahrzVerkG. Ob bei Beginn der Schwarzfahrt die erlaubte Benutzung bereits beendet war, wann eine Fahrtunterbrechung die völlige Inruhesetzung des Fahrzeuges und die Wiederaufnahme der Fahrt eine neue Inbetriebsetzung bildet, ist im wesentlichen Tatfrage. Das gilt auch für die neue Fassung des § 7. RG. 3171[2]

§§ 21, 23 KraftfahrzVerkG.; § 6 Abs. 6 KraftfahrzVerkVO. Nach der neuen Fassung des § 6 Abs. 6 KraftfahrzVerkVO. vom 28. Juli 1926 verliert bei einem Wechsel des Eigentums am Kraftwagen nicht mehr die frühere Zulassung, sondern die bisherige Bescheinigung der Zulassung ihre Wirksamkeit. OLG. Dresden 3194[10]

§ 24 Abs. 1 Ziff. 3 KraftfahrzVerkG. Voraussetzungen für die Entziehung des Führerscheins. Umfang der Nachprüfung durch das Gericht. BayObLG. . . . . 3190[4]

Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr.

§§ 2 Abs. 3, 21 Abs. 3 KraftfahrzVerkVO.; §§ 222, 73 StGB. Vorschriftswidriges Überholen oder Ausweichen. Das Verhältnis zweier Fahrbahnen zueinander. Fälle zulässigen Abweichens von den polizeilichen Fahrvorschriften. Verpflichtung zur besonderen Vorsicht im Hinblick auf möglicherweise unvernünftige Bewegungen eines Fußgängers. Tateinheitliches Zusammentreffen eines mehrfach fahrlässigen Verhaltens. RG. . . . . 3186[18]

§ 3 Abs. 2 KraftfahrzVerkVO. Nach § 3 Abs. 2 KraftfahrzVerkVO. und nach § 62 Ziff. 2 bay. oberpolizeilichen Vorschriften v. 7. Mai 1902 ist auch die vorübergehende Auslegung von Schnee- oder Greifketten oder ähnlichen Vorrichtungen auf die Radkränze eines Kraftfahrzeugs unzulässig, wenn sie geeignet ist, die Fahrbahn zu beschädigen. BayObLG. . . . . 3189[2]

§ 4 Abs. 1 Nr. 5 KraftfahrzVerkVO. ist auf die auf öffentlicher Straße oder öffentlichem Platze nicht ganz vorübergehend aufgestellte Fahrzeuge überhaupt nicht anwendbar. Ergänzend muß aber die Straßenverkehrsordnung eingreifen. Keinesfalls darf die Beleuchtung völlig ausgeschaltet werden, wenn das Fahrzeug im hellen Lichte einer großstädtischen Straßenbeleuchtung oder einer anderen Lichtquelle steht. BayObLG.. . . . . 3188[1]

§ 6 Abs. 6 KraftfahrzVerkVO.; §§ 21, 23 KraftfahrzVerkG. Nach der neuen Fassung des § 6 Abs. 6 KraftfahrzVerkVO. vom 28. Juli 1926 verliert bei einem Wechsel des Eigentums am Kraftwagen nicht mehr die frühere Zulassung, sondern die bisherige Bescheinigung der Zulassung ihre Wirksamkeit. OLG. Dresden . . . . 3194[10]

§ 18 Abs. 3 KraftfahrzVerkVO. Eine allgemeine Rechtspflicht des Eigentümers (Halters) des Kraftwagens, den Führer während der Fahrt zu überwachen und Gesetzwidrigkeiten vorzubeugen, besteht nicht. Dagegen muß der Eigentümer (Halter) gegen Gesetzwidrigkeiten die er beim Führer wahrnimmt, einschreiten. OLG. Dresden . 3195[11]

§ 21 Abs. 2 KraftfahrzVerkVO.; § 230 Abs. 2 StGB. Linkskurven in kurzem Bogen nur bei allergrößter Vorsicht und in Erwartung unvorhergesehener Hindernisse statthaft. OLG. Kiel 3197[18]

§ 21b KraftfahrzVerkVO.; § 230 StGB. Keine Verpflichtung des überholten Radfahrers zur Tempoermäßigung. OLG. Kiel . 3196[15]

§ 21g Abs. 1 KraftfahrzVerkVO. Der Satz 2 enthält ein vom Satz 1 unabhängiges, für sich selbst bestehendes Verbot. BayObLG. 3190[3]

§ 22 KraftfahrzVerkVO. bezieht sich nur auf Ausweichen auf der Straße, nicht auf Wegfahren von der Straße. OLG. Karlsruhe 3196[14]

§ 23 Abs. 4 KraftfahrzVerkVO. Die Fahrbahn ist als verengt anzusehen, wenn der zur Verfügung stehende Raum so schmal ist, daß das überholende Kraftfahrzeug in gefahrdrohende Nähe anderer Wegebenutzer oder sonstiger Hindernisse kommen würde. OLG. Dresden. 3195[12]

§ 24 KraftfahrzVerkVO. Kein Vorfahrtsrecht der Straßenbahn. KG.. 3193[7]

Preuß. Regulativ vom 7. Juni 1844.

Auf Chausseen steht nach § 10 Regulativs v. 7. Juni 1844 (GS. 167) außerhalb der Städte die Chausseepolizei dem Landrat zu (nicht dem Gemeindevorsteher). Fahrvorschriften, welche die Geschwindigkeit auf Chausseen regeln, fallen in das Gebiet der Chausseepolizei. KG. 3194[9]

Strafprozeßordnung.

§§ 55, 245 Abs. 1 StPO. Belehrung des Zeugen über das ihm nach § 55 StPO. zustehende Recht der Verweigerung der Auskunft ist nach dem Gesetze nicht geboten. — § 245 Abs. 1 StPO. bezieht sich nur auf die in der Hauptverhandlung erschienenen Zeugen und Sachverständigen. BayObLG. . . . . 3191[6]

Nach ständiger Rechtsprechung des KG. liegt eine wirksame Rechtsmittelerklärung, sofern diese von einem Verteidiger abgegeben wird, nur dann vor, wenn letzterer sich innerhalb der Rechtsmittelfrist als zur Einlegung des Rechtsmittels ermächtigt dem Gericht gegenüber ausweist. KG. . . . . 3198[20]

C.
Steuerrecht.

Reichsbewertungsgesetz.

§ 38 Abs. 1 Nr. 6 RBewG.; §§ 17 Abs. 2, 49 Abs. 2, 3 EinkStG. Zahlungen für Lebensversicherungsprämien gehören nicht zum Verbrauch. RFH. . . . . 3199[1]

Einkommensteuergesetz.

§§ 17 Abs. 2, 49 Abs. 2, 3 EinkStG.; § 38 Abs. 1 Nr. 6 RBewG. Zahlungen für Lebensversicherungsprämien gehören nicht zum Verbrauch. RFH. . . . . 3199[1]

Rennwett- und Lotteriegesetz.

§ 9 Ziff. 1 RennwLottG. v. 8. April 1922 bedroht nur solche Anreizungen zum Abschluß von Wetten bei Pferderennen, die sich auf bestimmte Rennen beziehen. KG.. . . . . 3194[8]

D.
Sonstiges öffentliches Recht.

Gewerbeordnung.

§§ 1, 37 GewO. Konzessionierung von Autodroschken. HambOVG.. 3201[1]

§§ 56a Nr. 2, 148 Abs. 1 Nr. 7a GewO. Strafbar ist das gewerbsmäßige Aufsuchen und Vermitteln von Darlehnsgeschäften im Umherziehen nur dann, wenn der Aufgesuchte der Darlehnsnehmer sein soll. BayObLG. . . . . 3190[5]

Reichsversicherungsordnung.

§ 693 Abs. 2 RVO. Die Beschränkung der Kündigung auf den Fall eines wichtigen Grundes setzt auch bei den Angestellten der Organe der Unfallversicherung (Berufsgenossenschaften) eine zehnjährige Tätigkeit als Angestellter voraus. Eine andere Tätigkeit, z. B. als Lehrling oder Gehilfe, genügt nicht. Kriegsdienst ist auf die zehnjährige Frist nicht anzurechnen. RG. . . . . 3182[14]

Sonstige soziale Versicherungsgesetze

(s. S. 3200).

Kraftfahrliniengesetz.

KraftfLinG. Begriff der „bestimmten Strecke". PrOVG. 3201[2]

§§ 1, 8 KraftfLinG. Konzessionspflichtigkeit von Hotelkraftwagen. Begriff der Kraftlinie, Regelmäßigkeiten der Fahrten, Preistarif, Haltepunkte. Unerheblichkeit von Beförderungspflicht und von öffentlicher Fahrplanbekanntmachung. Zugänglichkeit für jedermann. Der Unternehmerbegriff. Bedeutung der Betriebsregelung. Was heißt für eigene Rechnung? Initiative bedeutet Schaffung regelmäßig wiederkehrender Beförderungsgelegenheit, sei es auch auf Veranlassung Dritter. OLG. Kiel. . . . . 3197[17]

§ 8 KraftfLinG. setzt keinen „Unternehmer" voraus. OLG. Kiel. 3197[16]

Preuß. Wassergesetz.

Anschneiden unterirdischer Wasseradern, das eine Folge der bei einem Bahnbau vorgenommenen Erdarbeiten ist, ist kein „Zutagefördern" i. S. § 200 PrWassG. v. 7. April 1923. OLG. Celle. 3191[3]

Für die Schriftleitung verantwortlich: Justizrat Dr. Julius Magnus, Berlin W 62, Maaßenstraße 27. (Fernsprecher: Nollendorf 6330.)
Druck: Oscar Brandstetter in Leipzig.